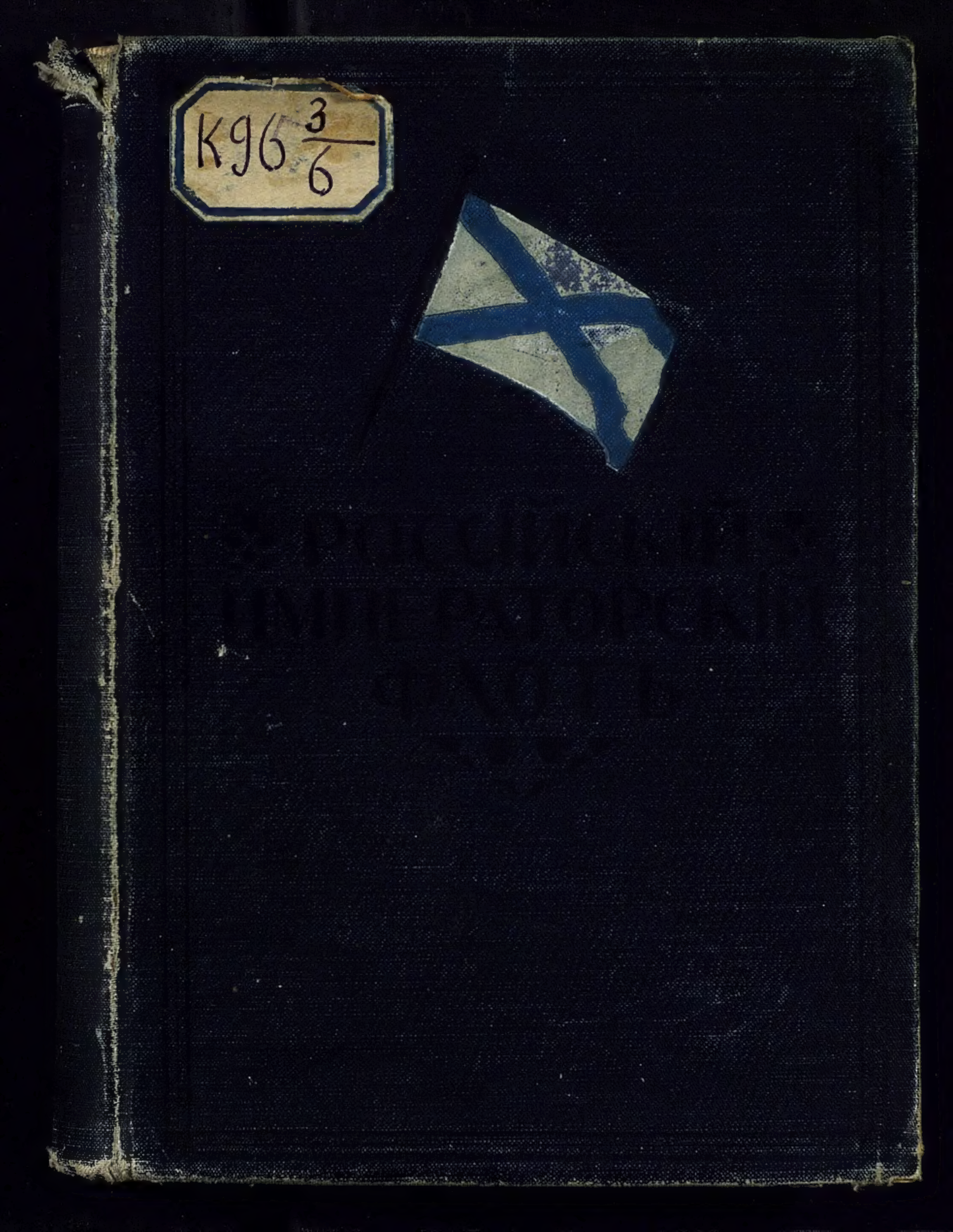
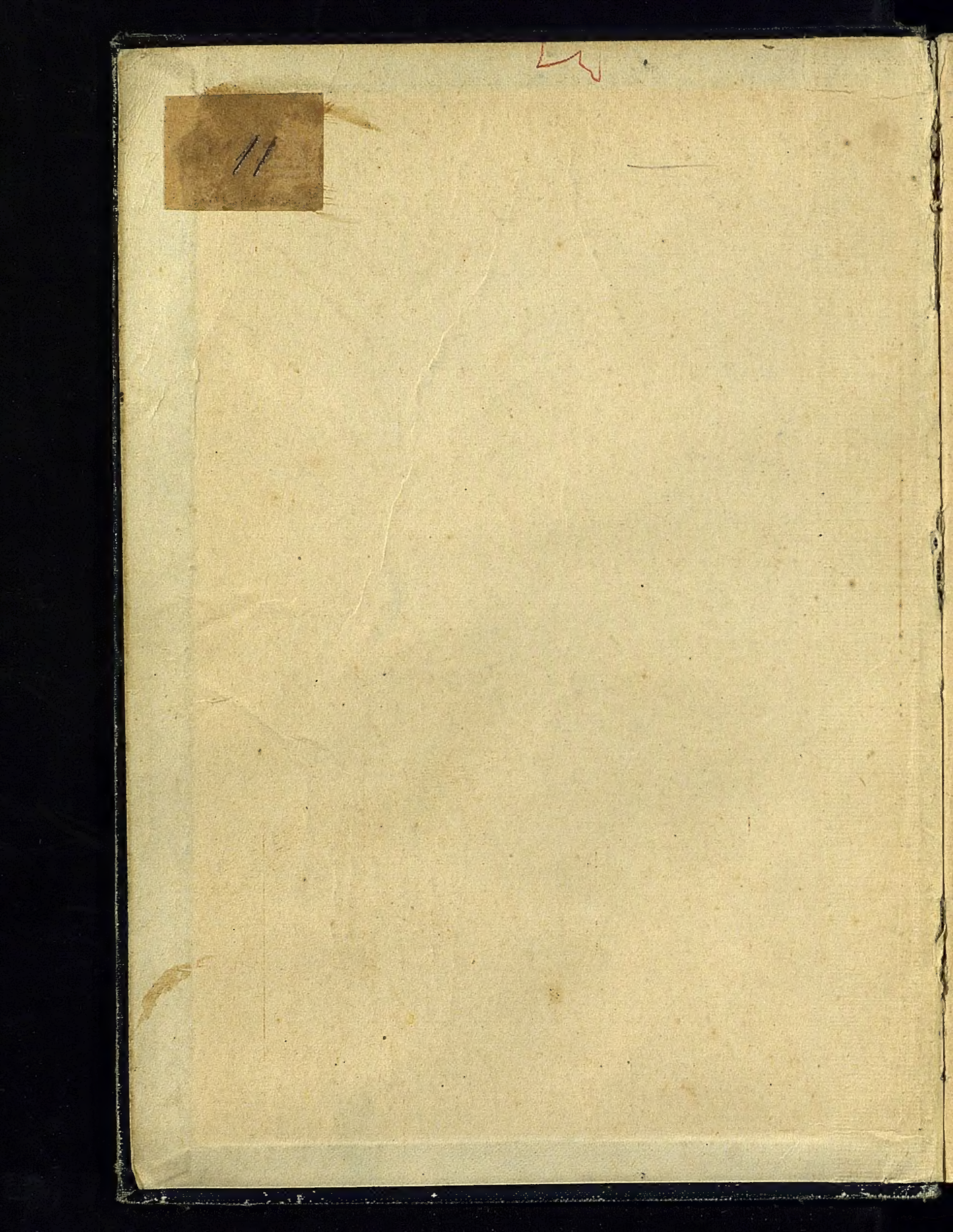
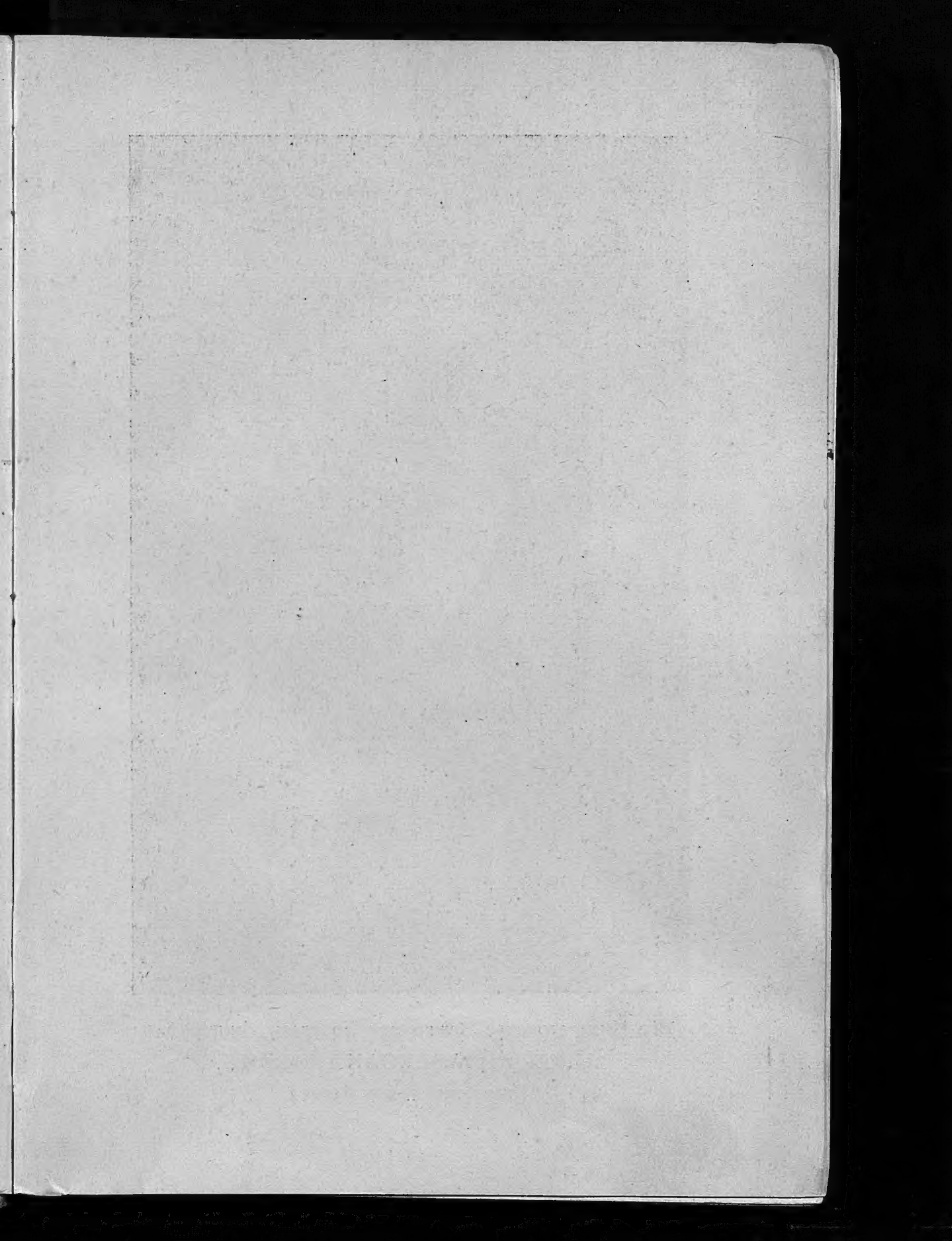

К96 3/6


11

РОССІЙСКІЙ
ИМПЕРАТОРСКІЙ ФЛОТЪ.





Его Императорское Величество Государь Императоръ
НИКОЛАЙ АЛЕКСАНДРОВИЧЪ,
Державный Вождь Флота.

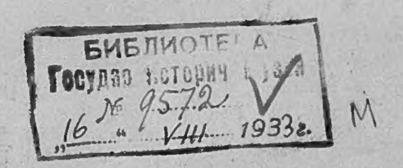
РОССІЙСКІЙ ИМПЕРАТОРСКІЙ ФЛОТЪ

1914 г.

ПОДЪ РЕДАКЦІЕЙ
СТАРШ. ЛЕЙТЕНАНТА
К. Г. ЖИТКОВА и
ЛЕЙТЕН. ЗАПАСА
Н. Н. НОРДМАНА.



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Изданіе Т-ва И. Д. Сытина.



Типо-лит. Акц. Общ. „Самообразованіе“, Спб., Забалканскій пр., д. 75.

ПРЕДИСЛОВІЕ.

Настоящій справочникъ, по мысли его составителей, долженъ являться дополненіемъ къ соотвѣтствующему изданію „Россійскаго ИМПЕРАТОРСКАГО Флота“, выпущенному въ прошломъ году. Служа той же цѣли распространенію въ широкихъ слояхъ общества элементарныхъ свѣдѣній о военно-морской силѣ и военномъ флотѣ, онъ содержитъ въ себѣ какъ подробныя данныя о русскомъ военномъ флотѣ, исправленныя по 1-ое января 1914 года, такъ и нѣкоторыя дополнительныя свѣдѣнія, не вошедшія въ сборникъ прошлаго года.

Справочникъ „Россійскаго ИМПЕРАТОРСКАГО Флота“ 1913 г. былъ рекомендованъ для частей флота:

Циркуляромъ Главнаго Морского Штаба.

Для частей арміи:

Циркуляромъ Главнаго Штаба № 62 отъ 25 марта 1913 года.

Циркуляромъ Главнаго Управленія Военно-Учебныхъ Заведеній за 1914 г. № 14.

ОГЛАВЛЕНІЕ.

БРОНЕНОСНЫЙ КРЕЙСЕРЪ ТИПА „БОРОДИНО“.



ГЛАВНѢЙШІЯ ДАННЫЯ

О СУДАХЪ

Россійскаго Императорскаго флота.

Обозначенія: состоящія въ строю суда напечатаны жирно, строющіяся — обыкновеннымъ шрифтомъ.
* — означаетъ что ниже помѣщенъ рисунокъ и планъ.
Размѣры (длина, ширина и осадка) даны наибольшія.
Толщина брони въ дюймахъ показана: въ числителѣ — для пояса (наибольшая — наименьшая), въ знаменателѣ — для палубы.

Суда Балтійскаго флота.

Названія судовъ.	Годъ спуска.	Водоизмѣщен. (въ тон.) при показан. осадкѣ.	Размѣры (въ футахъ). Длина.	Ширина.	Осадка.	Полный ходъ (числ. миль въ 1 часъ). / Число инд. силъ машинъ.	Котлы: Число. / Система.	Артиллерія.	Минное вооруженіе.	Бронированіе.	Мѣсто постройки.	Примѣчанія.
Линейные корабли:												
Гангутъ Полтава Петропавловскъ Севастополь *	1911	23.000	594	87,1	27,1	23 / 42.000	25 / Ярроу	XII-12″ въ 4 башняхъ по 3 оруд. въ кажд.; XVI-120 м/м. VII-75 м/м; IV-2″,5.	4 подв. м. аппар.	10″—5″ / 3″	Первые два на Адмир. судостр.зав., вторые — на Балтійск.	Машины: 8 турбинъ 4 винта.
Императоръ Павелъ I. *	1907	18.000	460	80	28	18 / 17.600	25 / Вельв.	IV-12″ въ 2 башняхъ по 2 оруд. въ кажд.; XIV-8″; XII-120 м/м.; IV-47 м/м.; VI пулемет.	2 подводн. минныхъ аппарата.	8½″—4″ / 3″	Первый на Балтійск. судостроит. заводѣ, второй на Адмиралт.	2 машины тройного расширенія. 2 винта.
Андрей Первозванный	1906											
Слава. *	1903	14.400	398	76	27	18 / 15.800	20 / Вельв.	IV-12″ въ 2 баш. по 2 оруд. въ кажд.; XII-6″ XX-75 м/м. IV-47 м/м. VIII пул.	2 подводн. минныхъ аппарата.	8″—4″ / 2½″	Балтійскій судостроит. заводъ.	2 машины тройного расширенія. 2 винта
Цесаревичъ	1901	13.110	389,9	76,1	26	18 / 15.300	20 / Вельв.	IV-12″ въ 2 башняхъ по 2 оруд. въ кажд.; XII-6″; XX-75 м/м; IV-47 м/м.; VI пул	2 подводн. минныхъ аппарата.	9″—5″ / 3″	Зав. Форжъ и Шантье, въ Тулонѣ.	2 машины тройного расширенія. 2 винта.
Импер. Александръ II.	1887	10.010	346,7	67	25	14 / 8.500	8 / Цил.	II-12″; I-8″ X-6″; IV-120 м/м.; IV-47 м/м.; VII пулем.	—	14″—4″ / 2½″	Адмир. судостроит. заводъ.	Броня устарѣлаго типа. 2 маш. двойн. расширенія. 2 винта.

Названія судовъ.	Годъ спуска.	Водоизмѣщен. (въ тон.) при показан. осадкѣ.	Размѣры (въ футахъ). Длина.	Ширина.	Осадка.	Полный ходъ (чис. миль въ 1 часъ). / Число инд. силъ машинъ.	Котлы: Число. / Система.	Артиллерія.	Минное вооруженіе.	Бронированіе.	Мѣсто постройки.	Примѣчанія.
Броненосные крейсера:												
Бородино	Строются	32.500	728	98	28,5	— / 68.000	25 / Ярроу.	XII-14″, XXIV-130 м/м., IV-2″,5.			Адмиралт. суд. зав.	Маш.—4 турбины.
Наваринъ	Строются	32.500	728	98	28,5	— / 68.000	25 / Ярроу.	XII-14″, XXIV-130 м/м., IV-2″,5.			Адмиралт. суд. зав.	Маш.—4 турбины.
Измаилъ	Строются	32.500	728	98	28,5	— / 68.000	25 / Ярроу.	XII-14″, XXIV-130 м/м., IV-2″,5.			Балтійск. суд. зав.	Маш.—4 турбины.
Кинбурнъ	Строются	32.500	728	98	28,5	— / 68.000	25 / Ярроу.	XII-14″, XXIV-130 м/м., IV-2″,5.			Балтійск. суд. зав.	Маш.—4 турбины.
Рюрикъ *	190[illegible]	16.930	529	75	28	21 / 19.700	28 / Бельв.	IV-10″ въ 2 баш. по 2 оруд. въ кажд.; VIII-8″; XX-120 м/м.; IV-47 м/м.; VIII пул.	2 подводн. минныхъ аппарата.	8″—3″ / 3″	Заводъ Виккерса въ Англіи.	2 машины тройного расширенія. 2 винта.
Громобой	1899	13.265	482	68,6	27,5	18 / 14.500	32 / Бельв.	IV-8″; XXII-6″; IV-75 м/м.; IV-47 м/м.; VIII пулеметовъ.	2 подводн. минныхъ аппарата.	6″—5″ / 2½″	Балт. судостроит. заводъ:	Боевая рубка защищена 12″ броней. 3 маш. тройн. расшир. 2 винта.
Россія *	1896	13.060	480,2	68,5	27,2	19,7 / 14.500	32 / Бельв.	XXII-6″; XV-75 м/м.;	—	8½″—5″ / 2½″	На Балт. судостроит. заводѣ.	Боевая рубка защищена 12″ броней. 2 маш. тройн. расширенія. 2 винта.
Крейсера:												
Адмиралъ Бутаковъ	Строются.	6.800	519,7	50,3	18,3	— / 50.000	13 / Яр.-Вулк.	XV-130 м/м; IV-2″,5; IV пулем.			Путиловск. верфь, въ Спб.	Маш. 4 турбины.
Адмиралъ Спиридовъ	Строются.	6.800	519,7	50,3	18,3	— / 50.000	13 / Яр.-Вулк.	XV-130 м/м; IV-2″,5; IV пулем.			Путиловск. верфь, въ Спб.	Маш. 4 турбины.
Адмиралъ Грейгъ	Строются.	6.800	519,7	50,3	18,3	— / 50.000	13 / Яр.-Вулк.	XV-130 м/м; IV-2″,5; IV пулем.			З. Русскаго О-ва въ Ревелѣ.	Маш. 4 турбины.
Свѣтлана	Строются.	6.800	519,7	50,3	18,3	— / 50.000	13 / Яр.-Вулк.	XV-130 м/м; IV-2″,5; IV пулем.			З. Русскаго О-ва въ Ревелѣ.	Маш. 4 турбины.

Названія судовъ.	Годъ спуска.	Водовмѣщен. (въ тон.) при показан. осадкѣ.	Размѣры (въ футахъ). Длина.	Ширина.	Осадка.	Полный ходъ (число миль въ 1 часъ). Число инд. силъ машинъ.	Котлы; Число. Система.	Артиллерія.	Минное вооруженіе.	Бронированіе.	Мѣсто постройки.	Примѣчанія.
Адмиралъ Макаровъ *.	1907	7.835	449,8	57,7	21,4	21 / 16.500	26 Бельв.	II-8″; VIII-6″; XXII-75 м/м; VIII пулеметовъ.	2 подводн. минныхъ аппарата.	7″-2¼″	Первый въ Тулонѣ на з. Форжъ и Шантье, остальные два на Адмирал. судостр. зав.	На „Адмиралѣ Макаровѣ" XX-75 м/м. орудій. На всѣхъ трехъ 2 маш. тройн. расширенія. 2 винта.
Паллада	1906		455	57,5	24,7					3″		
Баянъ	1907		450		21,3							
Олегъ *.	1903	6.675	440,3	54,5	23	23 / 19.500	16 Норм.	XII-6″; VIII-75 м/м.; VIII-47 м/м. IV пулемета.	2 подводн. минныхъ аппарата.	2¾″	Адмир. судостроит. заводъ.	2 маш. тройн. расширенія. 2 винта.
Богатырь.	1901	7.400	439,7	54,5	22,3	23 / 19.500	16 Норм.	XII-6″; XII-75 м/м.; IV-47 м/м. IV пулемета.	2 подводн. минныхъ аппарата.	2¾″	Заводъ Вулканъ въ Штеттинѣ.	2 маш. тройн. расширенія. 2 винта.
Аврора *	1900	6.700	416	55	22,2	18,5 / 12.000	24 Бельв.	X-6″; XX-75 м/м.; IV пулем.	—	1,5-2″,5	Адмир. суд. зав.	3 машины тройного р. 3 винта.
Діана	1899				23	19 / 11.160		X-6″; XX-75 м/м.; VI пулем.	—		Галерный островокъ въ Спб.	

Канонерскія лодки:

Названія судовъ.	Годъ спуска.	Водовмѣщен.	Длина.	Ширина.	Осадка.	Полный ходъ. Число инд. силъ машинъ.	Котлы; Число. Система.	Артиллерія.	Минное вооруженіе.	Бронированіе.	Мѣсто постройки.	Примѣчанія.
Гилякъ. . . .	1906	960	218,2	36	11,5	12 / 800	4 Бельв.	II-120 м/м.; IV-75 м/м; III пулем.	—	Боевая рубка. 0,8″	Адмир. зав.	На „Кореецѣ" VIII-75 м м. ор. На всѣхъ 2 машины тройн. р. 2 винта.
Бобръ *. . . .	1907	1.100									Невскій з.	
Сивучъ. . . .	1907	960										
Кореецъ	1907	1.100									Путиловск. з.	

Названія судовъ.	Годъ спуска.	Водоизмѣщен. (въ тон.) при показан. осадкѣ.	Размѣры (въ футахъ). Длина.	Ширина.	Осадка.	Полный ходъ (чис. миль въ 1 часъ). / Число инд. силъ машинъ.	Котлы: Число. / Системы.	Артиллерія.	Минное вооруженіе.	Бронированіе.	Мѣсто постройки.	Примѣчанія.
Хивинецъ	1905	1.360	231	37	10,8	11 / 1.400	8 / Бельв.	II-120 м/м.; VIII-75 м/м.; IV пулемета.		Боевая рубка. 1″	Адмиралт. судостроит. заводъ.	2 маш. тройн. расширенія. 2 винта.
Храбрый	1895	1.735	237,1	42,7	12,2	14,5 / 2.000	8 / Никлос.	II-8″; 1-6″ V-47 м/м. II пулемета	1 надводн. минный аппаратъ.	5″—3″ / 1½″		
Эскадренные миноносцы:												
Орфей	Строются.	1.260	321,5	30,6	9,9	30.000	4 / Нефт. двустор.	II-4″, II пулем.	4 надводн. минныхъ аппарата.	—	Металическ. зав. въ Спб.	Машины 2 турбины.
Громъ												
Забіяка												
Побѣдитель												
Летунъ												
Десна												
Самсонъ												
Азардъ												
Гавріилъ	Строются.	1.260	321,5	30,6	9,9	30.000	4 / Нефт. двустор.	II-4″; II пулем.	4 надводн. минныхъ аппарата.	—	Заводъ Русскаго О-ва въ Ревелѣ.	Машины 2 турбины.
Лейтенантъ Ломбардъ .												
Соколъ												
Владиміръ												
Михаилъ												
Константинъ												
Лейтенантъ Ильинъ . .	Строются.	1.260	321,5	30,6	9,9	31.500	4 / Нефт. двустор.	II-4″; II пулем.	4 надводн. минныхъ аппарата.	—	Путиловск. верфь, въ Спб.	Машины 2 турбины.
Лейтенантъ Дубасовъ .												
Лейтенантъ Белле . . .												
Кап. 2 р. Изыльметевъ												
Кап. 2 р. Кононъ-Зотовъ												
Кап. 2 р. Кернъ												
Кап. 2 р. Кинсбергенъ .												
Кап. 2 р. Кроунъ . . .												

Названія судовъ.	Годъ спуска.	Водоизмѣщен. (въ тон.) при показан. осадкѣ.	Размѣры (въ футахъ). Длина.	Ширина.	Осадка.	Полный ходъ (чис. миль въ 1 часъ). Число инд. силъ машинъ	Котлы: Число. Система.	Артиллерія.	Минное вооруженіе.	Бронированіе.	Мѣсто постройки.	Примѣчанія.
Громоносецъ	Строются.											
Автроилъ												
Врячиславъ		1.350	351,1	1	9,9	32.700	5 Нефт. двустор.	II-4″; II пулем.	4 надводн. минныхъ аппарата.	—	О-во Либавскихъ желѣзо-дѣлательныхъ заводовъ въ Ревелѣ.	Машины 2 турбины.
Прямиславъ												
Федоръ Стратилатъ												
Гогландъ	Строются.											
Гренгамнъ												
Кульмъ												
Патрасъ												
Смоленскъ		1.335	325,1	31,1	9,9	32.000	5 Нефт. двустор.	II-4″; II пулем.	4 надводн. минныхъ аппарата.	—	Зав. Цизе, въ Ригѣ.	Машины 2 турбины.
Стирсуденъ												
Рымникъ												
Тенедосъ												
Хіосъ												
Новикъ *	1911	1.260	336	31,3	14	36 / 33.000	6 Вулканъ.	IV-100 м/м.; IV пулемета.	4 надводн. минныхъ аппарата.	—	Путиловск. заводъ.	3 машины турбины.
Генералъ Кондратенко												
Сибирскій Стрѣлокъ	1906										Гельсингфорсъ.	
Пограничникъ *		740	246,8	26,9	11	25 / 7.300	4 Нормана.	II-100 м/м; II-47 м м; IV пулем.	3 надводн. минныхъ аппарата.	—		2 машины тройного расширенія. 2 винта.
Охотникъ	1905										Або.	
Эмиръ Бухарскій *	1904										Гельсингф.	
Доброволецъ											Путиловск. з	
Москвитянинъ	1905	650	237,8	26,9	9,6	25 / 6.500	4 Шульцъ-Торн.	II-100 м м; I-37 м/м.; IV пулем.	3 надводн. минныхъ аппарата.	—		2 маш. тройн. расширенія. 2 винта
Финнъ											Гельсингф.	
Амурецъ				23,7	8,8	25 / 5.400	3				Гельсингф.	
Уссуріецъ *	1905	710	235,9					II-100 м/м.; I-37 м/м.; IV пулем.	3 надводн. минныхъ аппарата.	—		2 маш. тройн. расширенія. 2 винта.
Всадникъ				24,3	11	25 / 6.500	Шульцъ-Торн.				З. Круппа въ Килѣ.	
Гайдамакъ												

Названія судовъ.	Годъ спуска.	Водоизмѣщен. (въ тон.) при показан. осадкѣ.	Размѣры (въ футахъ). Длина.	Ширина.	Осадка.	Полный ходъ (чис. миль въ 1 часъ). / Число инд. силъ машинъ.	Котлы: Число. / Система.	Артиллерія.	Минное вооруженіе.	Бронированіе.	Мѣсто постройки.	Примѣчанія.
Украйна	1904	700	240,1	23,8	11,0	25 / 6.200	4 / Нормана.	II-100 м-м.; I-37 м/м.; IV пулем.	2 надводн. минныхъ аппарата.	—	Зав. Ланге и С-нъ въ Ригѣ.	2 маш. тройн. расширенія. 2 винта.
Войсковой	1904											
Туркменецъ - Ставропольскій	1905											
Казанецъ	1905											
Стерегущій *	1905											
Страшный	1905											
Донской Казакъ	1906	700	240,1	23,8	11	25 / 6.200	4 / Нормана.	II-100 м/м; I-37 м м; IV пулем.	2 надводн. минныхъ аппарата.	—	Зав. Ланге и С-нъ въ Ригѣ.	2 маш. тройн. расширенія. 2 винта.
Забайкалецъ	1906											
Инженеръ - механикъ Звѣревъ	1905	450	208,5	23	9,8	27 / 6.000	4 / Шихау-Шульцъ-Торникр.	II-75 м/м.; VI пулеметовъ.	3 надводн. минныхъ аппарата.	—	З. Шихау въ Эльбингѣ.	2 маш. тройн. расширенія. 2 винта.
Инженеръ - механикъ Дмитріевъ	1906											
Бдительный*	1906											
Боевой	1906											
Бурный	1906											
Внимательный	1906											
Внушительный	1906											
Выносливый	1906											
Искусный	1905	400	185	21	11	26 / 6.000	4 / Нормана.	II-75 м/м.; VI пулеметовъ.	2 надводн. минныхъ аппарата.	—	З. Форжъ и Шантье въ Тулонѣ.	2 машины тройного расширенія. 2 винта.
Исполнительный *	1905											
Крѣпкій	1905											
Легкій	1905											
Ловкій	1905										З. Нормана въ Гаврѣ.	
Летучій	1905											
Лихой	1905											
Мѣткій	1905										З. Форжъ и Шантье въ Гаврѣ.	
Молодецкій	1905											
Мощный	1905											

Названія судовъ.	Годъ спуска.	Водовзмѣщен. (въ тон.) при показан. осадкѣ.	Размѣры (въ футахъ). Длина.	Ширина.	Осадка.	Полный ходъ (чис. миль въ 1 часъ). Число инд. силъ машинъ.	Котлы: Число. Система.	Артиллерія.	Минное вооруженіе.	Бронированіе.	Мѣсто постройки.	Примѣчанія.
Громящій	1904	420					4 Ярроу.					
Видный												
Сильный	1905	380	210	21	9	26 5.700	4 Норман.	II-75 м/м.; VI пулеметовъ.	2 надводн. минныхъ аппарата.	—	Невскій судостроит. заводъ.	2 машины тройного расширенія. 2 винта.
Сторожевой												
Стройный	1907											
Разящій*	1906	380	210	21	8,5	26 6.000	4 Норман.	II-75 м/м.; VI пулеметовъ.	2 надводн. минныхъ аппарата.	—	Невскій судостроит. заводъ.	2 машины тройного расширенія. 2 винта.
Расторопный												
Дѣльный												
Достойный												
Дѣятельный	1907											
Миноносцы:												
Прыткій	1895										З. Ярроу.	
Прочный	1901	—					8 Ярроу.	— —			Ижорскій заводъ.	
Подвижный	1900											
Послушный											З. Крейтона въ Або.	
Прозорливый*	1899	240	190	18,6	7,6	27 3.800		II-75 м/м.; II пулемета.	2 надводн. минныхъ аппарата.	—		2 машины тройного расширенія. 2 винта.
Ретивый	1900						4 Ярроу				Невскій судостроит. заводъ.	
Рѣзвый	1901											
Рьяный												
№ 214	1903										Невскій судостроит. заводъ.	
„ 215												
„ 216	1902	—										
„ 217												
„ 218		150	147,8	16	9,9	26 3.700	2 Норман.	II-47 м/м.	1 двойной надводный минный аппаратъ.	—		2 машины тройного расширенія. 2 винта.
„ 219	1903										Заводъ Крейтона въ Спб.	
„ 220								—				
222												

Названія судовъ.	Годъ спуска.	Водоизмѣщен. (въ тон.) при показан. осадкѣ.	Размѣры (въ футахъ). Длина.	Ширина.	Осадка.	Полный ходъ (чис. миль въ 1 часъ). Число инд. силъ машинъ.	Котлы: Число. Система.	Артиллерія.	Минное вооруженіе.	Бронированіе.	Мѣсто постройки.	Примѣчанія.
№ 212	1902	200	175,6	17,8	7,7	24 / 3.800	6 / Ярроу.	III-37 м/м.	2 надводн. минныхъ аппарата.	—	Заводъ Крейтона въ Спб.	2 машины тройного расширенія. 2 винта.
„ 213												
„ 128	1896	120	137,9	14,9	6,8	21 / 2.000	2 / Норм.	II-37 м/м.	2 надводн. минныхъ аппарата.	—	Ижорскій заводъ.	2 машины тройного расширенія. 2 винта.
„ 129	1897											
„ 134	1896											
„ 140	1897										Невскій судостроит. заводъ.	
„ 142												

Подводныя лодки:

Названія судовъ.	Годъ спуска.	Водоизмѣщен.	Длина.	Ширина.	Осадка.	Полный ходъ / Число инд. силъ	Котлы	Артиллерія.	Минное вооруженіе.	Бронированіе.	Мѣсто постройки.	Примѣчанія.
Барсъ	Строются.	650	223	14,8	12,8	—	—	—	—	—	Балтійскій судостроит. заводъ.	
Вепрь												
Волкъ												
Гепардъ												
Львица												
Кугуаръ	Строются.	650	223	14,8	12,8	—	—	—	—	—	Зав. Ноблесснеръ въ Ревелѣ.	
Леопардъ												
Пантера												
Рысь												
Тигръ												
Туръ												
Ягуаръ												
Акула	1908	370	184	12,3	10,7	—	—		—	—	Балтійскій судостроит. заводъ.	
Кайманъ	1908	409	133,7	14	14,5	—	—	—	-	—	Заводъ Крейтона въ Спб.	
Крокодилъ*												
Аллигаторъ*												
Драконъ												

Названія судовъ.	Годъ спуска.	Водоизмѣщен. (въ тон.) при показан. осадкѣ.	Размѣры (въ футахъ). Длина.	Ширина.	Осадка.	Полный ходъ (чис. миль въ 1 часъ). Число инд. силъ машинъ	Котлы: Число. Система.	Артиллерія.	Минное вооруженіе.	Бронированіе.	Мѣсто постройки.	Примѣчанія.
Макрель **Окунь**	1907	140	110	12	10,7	—	—		—	—	Балтійскій судостроит. заводъ.	
Пескарь **Стерлядь** **Бѣлуга**	1904	105	67	11,6	9,7	—	—	—	—	—	Невскій судостроит. заводъ.	
Минога	1908	120	107	9,2	9	—	—	—	—	—	Балт. суд. заводъ.	
Сигъ	1904	150	70	12	11,6	—	—		—	-	Лэкъ.	

Заградители:

Названія судовъ.	Годъ спуска.	Водоизмѣщен.	Длина.	Ширина.	Осадка.	Полный ходъ / Число инд. силъ машинъ	Котлы: Число / Система	Артиллерія.	Минное вооруженіе.	Бронированіе.	Мѣсто постройки.	Примѣчанія.
Енисей * **Амуръ**	1906 1907	3.200	322,3	46	16,5	17 / 5.200	12 / Бельв.	V-120 м/м; II-75 м/м.; VIII пулем.	—		Балтійскій судостроит. заводъ.	маш. тройн. асширенія. 2 винта.
Волга	1905	1.710	230,8	35,5	15,3	13,5 / 1.600	4 / Баб. и Вилькс	IV-47 м/м.	—	—	Адмиралт. судостроит. заводъ.	2 маш. тройн. расширенія. 2 винта.
Ладога (б. Мининъ).	1865	6.100	302	50	24,3	12,2 / 4.000	6 / Бельв.	IV-47 м/м.	—	—	Балтійскій судостроит. заводъ.	1 маш. двойн. расширенія 1 винтъ.
Нарова (б. Генералъ-Адмиралъ)	1873	4.480	298,5	48	23,5	11,5 / 4.000	8 / Цил.	IV-75 м/м. IV пулемета.	—		Спб. Невскій зав.	1 маш. двойн расширенія. 1 винтъ.
Онега (б. Герцогъ Эдинбургскій)	1875	4.525	285	48	24	13 / 4.000	4 / Цил.	IV-75 м/м. IV пулемета.		—	Балтійскій судостроит. заводъ.	1 маш. двойн. расширенія. 1 винтъ.

Названія судовъ.	Годъ спуска.	Водоизмѣщен. (въ тон.) при показан. осадкѣ.	Размѣры (въ футахъ).			Полный ходъ (чис. миль въ 1 часъ).	Число инд. силъ машинъ.	Котлы: Число.	Котлы: Система	Артиллерія.	Минное вооруженіе.	Бронированіе.	Мѣсто постройки.	Примѣчанія.
			Длина.	Ширина.	Осадка.									
Учебныя суда:														
Петръ Великій	1872	9.790	321,9	62,7	26,6	12,8	5.500	12	Цил	IV-8″; XX-6″; XII-75 и IV-57 м/м.; IV-47 и II-пулем.	—	—	Спб.	2 маш. тройн. расширенія. 2 винта.
Двина (б. Память Азова)	1889	6.735	384,5	56,5	27,6	17	8.664	18	Бельв.	IV-47 м/м.	2 подводн. аппарата.	—	Балтійскій судостроит. заводъ.	2 маш. тройн. расширенія. 2 винта.
Воинъ	1893	1 280	225	36	14,5	8,5	430	2	Цил.	IV-75 м/м. и IV 47 м/м.	—	—	Мотала.	1 маш. тройн. расширенія. 1 винтъ.
Вѣрный	1895	1.286	224	40	14,3	11,1	612	4	Бельв.	IV-75 м/м.; II. 47 м/м. и I пул.	—	—	Балтійскій судостроит. заводъ.	1 маш. тройн. расширенія 1 винтъ.
Ласточка	1904	140	152,5	15,3	5	18,5	2.000	2	Ярроу.	—	—	—	Англія.	2 турбины.
Африка	1877	2.590	296	35,7	17,5	12	1.417	4	Цил.	IV-47 м/м.	—	—	Зав. Честеръ въ Америкѣ.	1 маш. двойн. расширенія. 1 винтъ.
Николаевъ	1894	13.360	480	52	26,2	13	4.330	4	Цил	IV-47 м/м.	4 надводн. аппарата.	—	Зав. Вулканъ въ Штеттинѣ.	2 маш. тройн. расшир.
Рында	1885	3.535	260,5	45	17,5	11,5	3.093	10	Цил.	IV-75м/м.; IV-47 м/м. II пулем.	—	—	Фр.-Русск. зав. въ Спб.	1 маш. двойн. расшир.
Транспорты:														
Ангара	1900	5.920	347,8	43,9	20,8	13	3.000	4	Цил.	—	—	—	West Hartlpool, въ Англіи.	1 маш. тройн. расшир.
Борго	1882	4.630	300	37,4	22,6	10	1.050	2	Цил.	—	—	—	Шлезвигск. з. въ Килѣ.	1 маш. двойн. расшир.

Названія судовъ.	Годъ спуска.	Водоизмѣщен. (въ тон.) при показан. осадкѣ.	Размѣры (въ футахъ). Длина.	Ширина.	Осадка.	Полный ходъ (число миль въ 1 часъ). / Число инд. силъ машинъ.	Котлы: Число. / Систем.	Артиллерія.	Минное вооруженіе.	Бронированіе.	Мѣсто постройки.	Примѣчанія.
Печора; Мезень; Сухона; Кама; Ока	1911	1.982	237,8	36	12	10 / 1.250	2 / Цил.	—	—		Невскій судостроит. заводъ.	1 маш. тройн. расширенія.
Хабаровскъ	1895	2.830	276	37	14,6	12 / 1.800	3 / Цил.	—	—	—	З. Хавторнъ Лесли, въ Англіи.	2 маш. тройн. расшир.
Европа	1876	2.690	307	37	17	13 / 2.000	6 / Цил.	VI-47 м м.	—	—	З. Крампа въ Филадельфіи.	1 маш. двойн. расшир.
Анадырь		16.220	478	55,9	29	12 / 4.600	6 / Цил.	—	—		З. Виккерсъ въ Англіи.	2 маш. тройн расширенія.
Рига	1899	21.400	520	62	32	12,5 / 4.000	4 / Цил.	IV-47 м/м.	—	—	З. Бломъ и Фоссъ въ Гамбургѣ.	2 маш. четв. расширенія.
Океанъ	1902	11.675	490	57	24,7	18,1 / 11.686	17 / Разныхъ	VI-47 м/м.	—	—	З. Ховельдсверке въ Килѣ.	2 маш. тройн. расширенія.
Грозящій	1890	1.800	237,1	41,7	13	13 / 1.957	6 / Бельв.	VI-47 м/м. II пулемета.	—	—	Адмиралт. судостроит. заводъ.	2 маш. тройн. расширенія.
Водолей № 1	1905	730	151,7	27	12	9,7 / 375	2 / Цил.		—	—	Сандвикск. з. въ Гельсинфорсѣ.	1 маш. двойн. расширенія.
Водолей № 2	1905	660	136	27	11,9	9,5 / 360	2 / Цил.		—	—	С.-Петерб. заводъ Мюленталя.	1 маш. двойн. расширенія.

Названія судовъ.	Годъ спуска.	Водоизмѣщен. (въ тон.) при показан. осадкѣ.	Размѣры (въ футахъ).			Полный ходъ (чис. миль въ 1 часъ). Число инд. силъ машинъ.	Котлы: Число. Система.	Артиллерія.	Минное вооруженіе.	Бронированіе.	Мѣсто постройки.	Примѣчанія.
			Длина.	Ширина.	Осадка.							
Водолей № 4	1910	900	157,5	29,5	12	10,7 / 688	2 Цил.		—		З. Крейтона. въ Спб.	1 маш. тройн. расширенія.
Лахта	1890	4.800	322	39	23,6	10 / 1.400	2 Цил	—	—	--	З. Армстронга въ Ньюкастлѣ.	1 маш. тройн. расширенія.
Волховъ	1913	2.400	314,9	60,9	12	10 / 1.200	1 вспомог.	—	—	—	Путиловскій зав. въ Спб.	Маш. 2 дизель-мотора. Спасат. судно для подв. лодокъ.

Посыльныя суда:

Названія судовъ.	Годъ спуска.	Водоизмѣщен.	Длина.	Ширина.	Осадка.	Полный ходъ / Число инд. силъ	Котлы	Артиллерія.	Минное вооруженіе.	Бронированіе.	Мѣсто постройки.	Примѣчанія.
Поражающій (эскад. мин).	1899	233	190	18,5	7,5	21 / 3.800	8 Ярроу	II-75 м/м. III пулемета.	2 надводн. аппарата.	—	Ижорск. зав.	2 м. тр. расш.
Лейтенантъ Бураковъ (эскад. м.). . . .	1905	402	185,1	20	11,5	21 / 6.000	4 Норм.	II-75 м/м. VI пулеметовъ.	2 надводн. аппарата.	—	З. Форжъ и Шантье въ Гаврѣ.	2 м. тр. расш.
Воевода	1892	415	197,5	24,3	10,9	18 / 3.300	2 Локом.	II-75 м/м. II пулемета.	-	—	З. Шихау въЭльбингѣ.	1 м. тр. расш.
Посадникъ								I-4″, I-75 м. III пулемета.				
Баканъ.	1896	885	170,5	32,5	12	11 / 800	4 Бельв.	II-47 м/м. II-37 м.	—	—	Невскій судостр. зав.	1 м. тр. расш.
№ 104 (мин-цъ) . . .	1893	79,6	120,8	13,8	8,7	19,5 / 1.300	1 Дют.-Норм.	I-37 м/м. II пул.	2 надводн. аппарата.	—	З. Нормана въ Гаврѣ.	1 м. тр. расш
№ 119 (мин-цъ) . . .	1894	120	137,8	14,8	8	14 / 2.000	2 Ярроу.	II-37 м/м.	3 надводн. аппарата.	-	З. Крейтона въ Або.	2 м. тр. расш
№ 120 (мин-цъ) . . .				14,5	6,8	19 / 2.000	2 Дют	I-37 м/м., II пулемета.				

Суда Черноморскаго флота.

Названія судовъ.	Годъ спуска.	Водоизмѣщен. (въ тон.) при показан. осадкѣ.	Размѣры (въ футахъ). Длина.	Ширина.	Осадка.	Полный ходъ (чис. миль въ 1 часъ). / Число инд. силъ машинъ.	Котлы: Число. / Система.	Артиллерія.	Минное вооруженіе.	Бронированіе.	Мѣсто постройки.	Примѣчанія.
Линейные корабли:												
Императрица Марія . .	1913											
Имп. Александръ III * .	1914	23.000	550,6	90	27,6	21 / 26.500	20 / Ярроу.	XII-12″; XX-130 м м.; VIII-75 м/м. IV-2″,5; IV-47 м м.; IV пулем.	4 подводн. минныхъ аппарата.	12″—4″ / 3″	Николаевъ.	Маш. 6 турбинъ
Екатерина II.	1914											
Евстафій	1906	12.840	385,9	74,0	27,0	16 / 10.600	22 / Бельв.	IV-12″; IV-8″; XII-6″; XIV-75 м м.; IV пулемета.	2 подводн. минныхъ аппарата.	9″—3″ / 3″	Николаевъ.	2 маш. тройн. расширенія.
Іоаннъ Златоустъ * .											Севастополь	
Пантелеймонъ * . . .	1900	12.580	378,5	73,0	27,8	16 / 10.600	22 / Бельв.	IV-12″; XVI-6″; XIV-75 м/м.; IV пулемета.	4 подводн. минныхъ аппарата.	9″—2″ / 3″	Николаевъ	2 маш. тройн. расширенія.
Ростиславъ *	1896	10.140	351,5	68,0	25,8	15,6 / 8.700	12 / Цилин.	IV-10″; VIII-6″; XII-47 м/м.; IV-пулем.	2 подводн. минныхъ аппарата.	14,5″-3″ / 3″—2″	Николаевъ.	2 маш. тройн. расширенія.
Три Святителя . . .	1893	13.320	377,8	73,0	28,5	16 / 11.300	14 / Цилин.	IV-12″; XIV-6″: IV-75 м/м., II-47 м/м. IV пулем.	—	18″—5″ / 4″	Николаевъ.	2 маш. тройн. расширенія.
Георгій Побѣдоносецъ	1892	10.750	339,5	69,0	28,6	14 / 10.600	16 / Цилин.	VI-12″; VII-6″; VIII-47 м/м.; IV пулемета.	—	16″—8″ / 2″	Севастополь	2 маш. тройн. расширенія.
Синопъ	1887	10.180	339,5	69,0	28,5	14 / 12 800	20 / Бельв	IV-8″; VIII-6″; IV-47 м/м.; IV пулемета.	-	14″,5 - 4″ / 2″	Севастополь	2 маш. тройн. расширенія.

Названія судовъ.	Годъ спуска.	Водоизмѣщен. (въ тон.) при показан. осадкѣ.	Размѣры (въ футахъ). Длина.	Ширина.	Осадка.	Полный ходъ (чис. миль въ 1 часъ). / Число инд. силъ машинъ.	Котлы: Число. / Система.	Артиллерія.	Минное вооруженіе.	Бронированіе.	Мѣсто постройки.	Примѣчанія.
Крейсера:												
Адмиралъ Нахимовъ .	стр.	6.800	519,6	50,3	18,4	— / 50.000	13 / Яр. Вулк.	XV-130 м/м., IV-2″,5, IV пулем.			Николаевъ.	Маш. 4 турбины.
Адмиралъ Лазаревъ .	стр.											
Память Меркурія . .	1904	7.070	440,3	54,4	22,4	22,7 / 19.500	16 / Норм.	XII-6″; XII-75 м/м.	2 подводн. минныхъ аппарата.	$2^3/_4$	Николаевъ.	2 маш. тройн. расширенія.
Кагулъ	1902										Севастополь	
Канонерскія лодки:												
Донецъ	1887	1.285	211,6	35	11,8	12 / 2.000	4 / Бельв.	II-6″; I-120 м/м. IV-47 м/м. II пулемета.	—	—	Николаевъ.	3 маш. тройн. расширенія.
Терецъ	1887	1.225	220,5	39,6	12,1	12,5 / 1.500	4 / Бел.	II-8″; I-6″; IV-47 м/м.; II пулемета.		—	Севастоп.	2 маш. двойн. расширенія.
Кубанецъ	1887	1.280	220,5	40,0	12,0	11 / 1.500	4 / Бел.	II-6″; I-120 м/м. IV-47 м/м. и II пулемета.	—	—	Севастоп.	2 маш. двойн. расширенія.
Эскадренные миноносцы:												
Беспокойный	1913	1.110	321,5	30,5	10,6	34 / 23.000	5	III-4″; II пулем.	5 двойныхъ надводн. минныхъ аппаратовъ.	—	Николаевъ.	Машина. 2 турбины.
Гнѣвный	1913											
Дерзкій.	1914											
Пронзительный. . . .	1914											
Быстрый	1914											
Пылкій.	1914											
Громкій	1914											
Поспѣшный.	1914											
Счастливый.	1914											

Названія судовъ.	Годъ спуска.	Водовзмѣщен. (въ тон.) при показан. осадкѣ.	Размѣры (въ футахъ). Длина.	Ширина.	Осадка.	Полный ходъ (чис. миль въ 1 часъ) / Число инд. силъ машинъ.	Котлы: Число. / Система.	Артиллерія.	Минное вооруженіе.	Бронированіе.	Мѣсто постройки.	Примѣчанія.
Лейтенантъ Шестаковъ	1907	640	243,0	27,1	9	25 / 6.500	4 / Норм.	I-200 м/м.; V-75 м/м.; II пул.	3 надводн. минныхъ аппарата.	—	Николаевъ.	2 маш. тройн. расширенія.
Лейтенантъ Зацаренный												
Капитанъ-Лейтенантъ Барановъ												
Капитанъ Сакенъ												
Лейтенантъ Пущинъ	1904	400	210,0	21,0	8	26 / 6.000	4 / Ярроу.	II-75 м/м.; IV пулемета.	2 надводн. минныхъ аппарата.	—	Николаевъ.	2 маш. тройн. расширенія.
Завидный	1903											
Завѣтный												
Зоркій	1904											
Звонкій												
Живой												
Живучій	1903											
Жаркій												
Жуткій	1904											

Миноносцы:

Названія судовъ.	Годъ спуска.	Водовзмѣщен.	Длина.	Ширина.	Осадка.	Полный ходъ / Число инд. силъ машинъ.	Котлы: Число / Система.	Артиллерія.	Минное вооруженіе.	Бронированіе.	Мѣсто постройки.	Примѣчанія.
Строгій	1901	300	190,0	18,5	6,5	22 / 3.800	4 / Ярроу.	II-75 м/м.; и II пулемета.	2 надводн. минныхъ аппарата.	—	З. Крейтона С.-Петерб.	2 маш. тройн. расширенія.
Свирѣпый												
Смѣтливый												
Стремительный												
№ 252	91-92	90,7	126,0	14,7	8,0	15,6 / 1.000	1 / Локом.	II-37 м/м и I пулеметъ.	1 надводн. минный аппаратъ.	—	З. Беллино-Фендрихъ въ Одессѣ.	1 маш. тройн. расширенія.
№ 253		89,7				16 / 1.000	1 / Локом					

Названія судовъ.	Годъ спуска.	Водоизмѣщен. (въ тон.) при п казан. осадкѣ.	Размѣры (въ футахъ). Длина.	Ширина.	Осадка.	Полный ходъ (число миль въ 1 часъ). Число инд. силъ машинъ.	Котлы: Число. Система.	Артиллерія.	Минное вооруженіе.	Бронированіе.	Мѣсто постройки.	Примѣчанія.
№ 256	1891	122	153,5	12,8	8,0	18 / 1.000	1 / Локом.	II-37 м/м. I пулеметъ.	1 надводн. аппаратъ.	—	З. Крейтонъ. въ Або,	1 маш. тройн. расширенія.
№ 259	1889	157	153,5	16,6	6,8	19 / 2.000	2 / Локом.	II-37 м/м. I пулеметъ.	2 надводн. аппарата.	—	З. Шихау въ Эльбингѣ.	2 маш. тройн. расширенія.
№ 260	1889	95	126,6	15,7	7	16,6 / 845	1 / Локом.	II-37 м/м. I пулеметъ.	—	—	З. Шихау въ Эльбингѣ.	1 маш. тройн. расширенія.
№ 270	1895						2 / Ярроу.					
№ 271	1896	140	137,9	14,7	7,3	17,5 / 2.000	2 / Ярроу.	II-37 м/м и. I пулеметъ.	2 надводн минныхъ. аппарата.	—	Николаевъ.	2 маш. тройн. расширенія.
№ 272	1896						2 / Дю-Там.					
№ 273	1898						2 / Дю-Там.					

Заградители:

Прутъ	1879	5.400	371	43,0	26,0	12 / 2.720	4 / Цилин.	VIII-47 м/м. II-37 м/м.; I пулем.	—	—	З. Эльдеръ въ Глэсго.	1 маш. двойн. расширенія.
Дунай	1891	1.620	235	42	16,8	13 / 1.560	4 / Цилин.	VI-47 м/м;	—	—	З. Мотала въ Гётеборгѣ.	2 маш. тройн. расширенія.

Подводныя лодки:

Китъ	Строются.	620	230,5	21,5	11,5	—	—	—	—	—	Невскій судостр. зав. въ Спб.	
Кашалотъ												
Нарвалъ												

Названія судовъ.	Годъ спуска.	Водоизмѣщен (въ тон.) при показан. осадкѣ.	Размѣры (въ футахъ). Длина.	Ширина.	Осадка.	Полный ходъ (час. миль въ 1 часъ). / Число инд. силъ машинъ.	Котлы: Число. / Система.	Артиллерія.	Минное вооруженіе.	Бронированіе.	Мѣсто постройки.	Примѣчанія.
Моржъ, Тюлень, Нерпа	Строются.	630	219,7	14,5	12,7	—	—	—	—	—	Балтійскій судостр. зав. въ Спб.	
Лосось, Судакъ	1904	110	68,5	12	9,5	—	—	—	—	—	С.-Петерб.	
Карась, Карпъ	1907	210	130,0	10,3	9	—	—	—	—	—	З. Германія въ Килѣ.	
Крабъ	1910	512	173	14,1	13		—					
Яхты:												
Алмазъ	1903	3.295	363	43,5	17,5	19,0 / 7.500	16 / Бельв.	VI-75 м/м.; IV-47 м/м.; II пулемета.	—	—	Балтійск. з. въ Спб.	2 маш. тройн. расширенія.
Колхида (старая)	1866	535	154,0	22,5	11,0	11,5 / 70	1 / Цилин.	II-37 м/м.	—	—	Англія (Фергюсонъ).	2 маш. двойн. расширенія.
Посыльныя суда:												
Казарскій	1889	409	197,5	24,3	10,7	18,1 / 3.300	2 / Локом	III-75 м/м. IV пулемета.	—	—	З. Шихау въ Эльбингѣ	1 маш. тройн. расширенія.
Транспорты:												
Березань	1870	5.169	349	40,3	25,0	130 / 3.200	6 / Цилин.	II-37 м/м	2 надводн. минныхъ аппарата.	—	З. Гарда въ Гринокѣ.	1 маш. двойн. расширенія.
Кронштадтъ	1894	16.400	461,1	52,3	26,3	10 / 5.200	4 / Цилин.	—	—	—	З. Бломъ и Фоссъ въ Гамбургѣ.	2 маш. тройн. расширенія.

Названія судовъ.	Годъ спуска.	Водоизмѣщен. (въ тон.) при показан. осадкѣ.	Размѣры (въ футахъ). Длина.	Ширина.	Осадка.	Полный ходъ (чис. миль въ 1 часъ). / Число инд. силъ машинъ.	Котлы: Число. / Система.	Артиллерія.	Минное вооруженіе.	Бронированіе.	Мѣсто постройки.	Примѣчанія.
Днѣпръ	1895	9 029	336	47	22,3	9 / 1.200	2 / Цилин.	—	—	—	З. Грэй въ Вестъ-Хартлпулѣ.	1 маш. тройн. расширенія.
Поти	1881	3.400	250	35	21	9 / 650	2 / Цилин.	—	—	—	Англія.	1 маш. двойн. расширенія.
Батумъ	1881	2.000	240	34	18	9,5 / 600	1 / Цилин.	—	—	—		1 маш. тройн. расширенія.
Бугъ.	1891	1.385	235	42	16,8	12,5 / 1.970	4 / Цилин.	—	—	—	З. Мотала въ Швеціи.	2 маш. тройн. расширенія.
Блокшивъ № 5 (бывш. „Днѣстръ“)	1869	4.217	340	40,5	20,3	12,5 / 3.000	6 / —	VI-47 м/м. ор.	—	—	г. Гринокъ, Англія.	1 маш тройн. расширенія.

Суда Сибирской флотиліи.

Крейсера:

Названія судовъ.	Годъ спуска.	Водоизмѣщен. (въ тон.) при показан. осадкѣ.	Размѣры (въ футахъ). Длина.	Ширина.	Осадка.	Полный ходъ (числ. миль въ 1 часъ). / Число инд. силъ машинъ.	Котлы: Число. / Система.	Артиллерія.	Минное вооруженіе.	Бронированіе.	Мѣсто постройки.	Примѣчанія.
Муравьевъ Амурскій* . Невельской	1914	4.300	441	44,6	16,6	27,5 / 56.000	10 / Шихау.	VIII-130 м/м. IV-2'',5; IV пулемета.	–	$^4/_5$''	З. Шихау въ Эльбингѣ.	Маш. турбины.
Аскольдъ*	1900	5.950	430,5	55,4	20,5	23 / 19.600	9 / Шульца	XII-6''; X-75 м/м. IV-47 м/м.; IV пул.	2 надводн. и 2 подводн. минныхъ аппарата.	3''—$1^1/_2$	З. Германія въ Килѣ.	3 маш. тройн. расширенія.
Жемчугъ *	1903	3.100	347,7	40,0	17,2	24 / 17.000	16 / Ярроу.	VIII-120 м/м.; IV-47 м/м.; VI пулеметовъ.	3 надводн. минныхъ аппарата.	2''—$1^1/_4$	С.-Петерб.	3 маш. тройн. расширенія.

Эскадренные миноносцы:

Названія судовъ.	Годъ спуска.	Водоизмѣщен. (въ тон.) при показан. осадкѣ.	Размѣры (въ футахъ). Длина.	Ширина.	Осадка.	Полный ходъ (числ. миль въ 1 часъ). / Число инд. силъ машинъ.	Котлы: Число. / Система.	Артиллерія.	Минное вооруженіе.	Бронированіе.	Мѣсто постройки.	Примѣчанія.
Грозный	1904	425	210,0	21,0	8,3	26 / 5.700	4 / Ярроу.	II-75 м/м.; VI-пулем.	2 надводн. минныхъ аппарата.	-	Невскій судостроит. заводъ.	2 маш. тройн. расширенія.
Безпощадный . . . . Безстрашный . . . . Безшумный	1899 1900 1900	350	208,5	23	8,9	27 / 6.000	4 / Торникрофта.	II-75 м/м.; VI-пулем.	3 надводн. минныхъ аппарата.	—	З. Шихау въ Эльбингѣ	2 маш. тройн. расширенія.
Бодрый . . . . Бравый. . . . . Бойкій.	1902	350	210,0	21,0	8,6	26 / 5.700	4 / Ярроу	II-75 м/м.;	2 надводн. минныхъ аппарата.	—	Невскій судостроит. заводъ.	2 маш. тройн. расширенія.
Лейтенантъ Сергѣевъ . Кап. Юрасовскій. . .	1907	350	208,5	22,9	8,9	27 / 6.000	4 / Нормана.	II-75 м/м.; VI пулеметовъ.	3 надводн. минныхъ аппарата.	—	Собраны во Владивост. (Шихау).	2 маш. тройн. расширенія.

Названія судовъ.	Годъ спуска.	Водоизмѣщен. (въ тон.) при показан. осадкѣ.	Размѣры (въ футахъ). Длина.	Ширина.	Осадка.	Полный ходъ (число миль въ 1 часъ). / Число инд. силъ машинъ.	Котлы: Число. / Система.	Артиллерія.	Минное вооруженіе.	Бронированіе.	Мѣсто постройки.	Примѣчанія.
Миноносцы:												
Властный	1902	346	183	19,3	11,1	26 / 5.700	4 / Норман.	II-75 м/м.; VI-пулеметовъ.	2 надводн. минныхъ аппарата.	—	З. Форжъ и Шантье въ Гаврѣ.	2 маш. тройн. расширенія.
Грозовой	1902											
Статный	1904	258	190,0	18,6	5,4	27 / 3.800	4 / Ярроу.	II-75 м/м.; II пулемета.	2 надводн. минныхъ аппарата.	—	Собраны въ Портъ-Артурѣ (Невскій судостроит. зав.).	2 маш. тройн. расширенія.
Сердитый	1901											
Смѣлый	1904	260	191,0	18,6	5,6	26 / 3.800	4 / Ярроу.	II-75 м/м. II пулемета.	2 надводн. минныхъ аппарата	—	Собраны въ Портъ-Артурѣ (Невск. судостр.зав.)	2 маш. тройн. расширенія.
Скорый	1904											
Твердый	1906	300	191,5	18,3	6,0	25 / 3.800	4 / Цилин.	II-75 м/м.; II пулемета.	2 надводн. минныхъ аппарата.	—	Владивост.	2 маш. тройн. расширенія.
Точный	1906											
Тревожный	1906											
Лейтенантъ Малѣевъ	1908											
Инженеръ - механикъ Анастасовъ	1907											
Канонерскія лодки:												
Манджуръ	1886	1.415	219,5	35	12,5	13,3 / 1.725	6 / Цилин.	II-8″; I-120 м/м.; IV-47 м/м. IV пулемета.	—	—	З. Бурмейст. въ Копенгагенѣ.	2 маш. двойн расширенія.

Названія судовъ.	Годъ спуска.	Водоизмѣщен. (въ тон.) при показан. осадкѣ.	Размѣры (въ футахъ). Длина.	Ширина.	Осадка.	Полный ходъ (числ. миль въ 1 часъ) / Число инд. силъ машинъ	Котлы: Число. / Система.	Артиллерія.	Минное вооруженіе.	Бронированіе.	Мѣсто постройки.	Примѣчанія.
Заградители:												
Монгугай	1897	2,500	213	31	14,6	9,5 / 900	2 / Цил.	VII-47 м/м.	—	—	Фленсбургъ, Германія.	1 маш. тройн. расширенія.
Уссури	1901	3,200	236,0	37,0	17,0	10,5 / 1,050	2 / Цил.	III-120 м/м. IV-47 м/м. II пулем.	—	—	Г. Лейтъ, Англія.	1 маш. тройн. расширенія.
Шилка	1897	3,500	280,0	37,9	17,3	11 / 1,200	2 / Цил.	IV-120 м. м.; VIII-75 м/м.; IV пулемета.	—	—	3. Wigh. Richardson, въ Ньюкастлѣ.	1 маш. тройн. расширенія.
Подводныя лодки:												
Единорогъ, Угорь, Ершъ, Змѣя, Язь, Форель	Стр.	650	223	14,8	12,8	—	—	—	—	—		
Дельфинъ	1903	113	63,1	11,8	10,5	—	—	—	—	—	Балтійскій заводъ въ Спб.	
Касатка, **Фельдмаршалъ Графъ Шереметьевъ**	1904	152	110,0	11,2	9,5	—	—	—	—	—	Балтійскій заводъ въ Спб.	
Скатъ, **Налимъ**	1904	152	110,0	11	9,5	—	—	—	—	—	Балтійскій заводъ въ Спб.	
Сомъ, **Щука**	1904	105	66,5	11,9	9,5	—	—	—	—	—	Невскій зав. въ Спб.	

Названія судовъ.	Годъ спуска.	Водоизмѣщен. (въ тон.) при показан. осадкѣ.	Размѣры (въ футахъ) Длина.	Ширина.	Осадка.	Полный ходъ (число миль въ 1 часъ). / Число инд. силъ машинъ.	Котлы: Число. / Система	Артиллерія.	Минное вооруженіе.	Бронированіе.	Мѣсто постройки.	Примѣчанія.
Осетръ	1905	137	65	11	12,5	—	—	—	—	—	З. Лесснеръ въ Спб.	
Кефаль	1905	153	72,3	11,5	12,6							
Транспорты:												
Ксенія	1900	3,420	346,0	45,0	18	11 / 1,200	2 / Цилин.	—	—	—	South Shields, Англія.	1 маш. тройн. расширенія.
Тоболъ	1902	5,500	342,3	46,5	23	8,7 / 2,500	2 / Цилин.	IV-47 м/м., II пулемета.	-	—	З. W. Dexford & Sons Сендерлэндъ	1 маш. тройн. расширенія.
Якутъ	1888	1,315	213	27,5	15	12,5 / 1,100	[illegible] / Цилин.	—	—	—	З. Craggs & Sons въ Англіи.	1 маш. тройн. расширенія.
Камчадалъ	1892	900	167,0	26,0	13,0	13 / 850	1 / Цилин.	—	—	—	Глэсго.	1 маш. тройн. расширенія.
Таймыръ	1908	1,359	196,7	39	20,7	12,3 / 1,350	2 / Цилин.	II-57 м/м. II-37 м/м. II пулем.	-	—	Невскій суд. заводъ въ Спб.	1 маш. тройн. расширенія.
Вайгачъ	1908	1,326	196,9	39	20	12,5 / 1,200	2 / Цилин.					
Аргунь[1]	1902	10,500	374,0	48,0	24,9	11 / 2,100	3 / Цилин.	—	—	—	З. Craggs & Sons въ Англіи.	1 маш. тройн. расширенія.
Посыльныя суда:												
№ 211	1897	120	137,9	14,7	6,7	16 / 2,000	2 / Торн.	—	—	—	Ижорск. зав. въ Спб.	2 маш. тройн. расширенія.

[1] Переведенъ въ Балтійскій флотъ.

Суда Амурской флотиліи.

Рѣчныя канонерскія лодки:

Названія судовъ.	Годъ спуска.	Водоизмѣщен. (въ тон.) при показан. осадкѣ.	Размѣры (въ футахъ). Длина.	Ширина.	Осадка.	Полный ходъ (чис. миль въ 1 часъ). / Число инд. силъ машинъ.	Котлы: Число.	Система.	Артиллерія.	Минное вооруженіе.	Бронированіе.	Мѣсто постройки.	Примѣчанія.
Бурятъ*	1907	190	165,0	27,0	2,0	11,5 / 500	2		II-120 м/м.; I-48 лин. гаубица IV-пулемета.	—	—	Сормово.	
Орочанинъ													
Монголъ													
Сибирякъ													
Корелъ													
Киргизъ													
Зырянинъ													
Вогулъ													
Вотякъ													
Калмыкъ													
Шквалъ	1909	946	232,7	42,0	4,6	11 / 1000	—		II-6";IV-120м/м.; VI пулемет.	—	—	Балт. зав. въ Спб.	Маш. 4 Дизель-мотора.
Штормъ*													
Смерчъ													
Гроза													
Вихрь													
Вьюга													
Тайфунъ													
Ураганъ													

Посыльныя суда:

Названія судовъ.	Годъ спуска.	Водоизмѣщен. (въ тон.) при показан. осадкѣ.	Размѣры въ футахъ: Длина.	Ширина.	Осадка.	Полный ходъ (чис. миль въ 1 часъ). / Число инд. силъ машинъ.	Котлы: Число / Система.	Артиллерія.	Минное вооруженіе.	Бронированіе.	Мѣсто постройки.	Примѣчанія.
Пуля. * Штыкъ Палашъ Сабля Копье Рапира Пистолетъ Пика Кинжалъ Шашка	1908	24	72,9	10,3	1,8''	16 / 200	—	I-3''; 1 пулем.	—	—		

Суда Каспійской флотиліи.

Названія судовъ.	Годъ спуска.	Водоизмѣщен. (въ тон.) при показан. осадкѣ.	Размѣры (въ футахъ). Длина	Ширина.	Осадка.	Полный ходъ (чис. миль въ 1 часъ). / Число инд. силъ машинъ.	Котлы: Число. / Система.	Артиллерія	Минное вооруженіе.	Бронированіе.	Мѣсто постройки.	Примѣчаніе.
Канонерскія лодки:												
Карсъ . . . . **Ардаганъ**	1910	675	202,6	28	8,7	14 / 1.000	—	II-120 м/м.; IV-75 м/м.; IV пул.	—	—	Адмиралт. судостроит. заводъ.	Маш. 2 Дизель мотора. 2 винта.
Посыльныя суда:												
Астрабадъ	1900	326	127	22	8	12 / 737	2 / Цил.	IV-47 м/м. II-пулемета.	—	—	Сормовскій заводъ.	2 машины тройн. расшир. 2 винта.
Геокъ-Тепе	1881	1.010	242	56	8,5	11 / 1100	4 / Цил.	IV-47 м/м.; IV пулемета.	—	—	Воткинскій заводъ.	1 маш. двойн. расширенія Колесный.
Портовыя суда:												
Красноводскъ	1882	215	125,5	46,9	3,4	8 / 240	1 / Цил.	II-75 м/м.; II пулемета.	—	—	зав. Крейтонъ въ Або.	Колесный. 1 маш. двойн. расширенія.
Транспорты:												
Араксъ	1901	744	176	29	11	12 / 800	2 / Цил.	II-47 м/м.	—	—	Сормовскій заводъ.	1 маш. тройн. расширенія.

Суда специальнаго назначенія.

Типы и названія судовъ.	Годъ спуска.	Водоизмѣщеніе.	Размѣры (въ футахъ). Длина.	Ширина.	Осадка.	Полный ходъ.	Мѣсто постройки.
Императорскія яхты:							
Штандартъ	1895	5.480	420	50,5	21,5	22	Зав. Бурмейстеръ въ Копенгагенѣ.
Полярная звѣзда	1890	3 885	316,5	46,0	18,5	18	Балтійскій зав.
Царевна	1874	885	187,5	28,0	13,0	13	Зав. Ермъ, Гуль.
Александрія	1903	585	200	26	6,5	14	Балтійскій заводъ.
Яхты:							
Нева	1905	507	248	50	5,5	15	З. Крейтона въ Або.
Стрѣла	1891	287	215	22,3	6	17	З. Луарскаго О-ва въ Нантѣ.
Посыльныя суда:							
Дозорный } Развѣдчикъ }	1904	100	101	16,5	5,5	16	З. Крейтона въ Або.



КРЕЙСЕРЪ ТИПА „АДМИРАЛЪ БУТАКОВЪ".

КРЕЙСЕРЪ ТИПА „АДМИРАЛЪ БУТАКОВЪ“.

Рисунки и схемы.

Обозначенія: орудія въ 6″ и высшаго калибра показаны въ дюймахъ, орудія меньше 6″ въ миллиметрахъ.

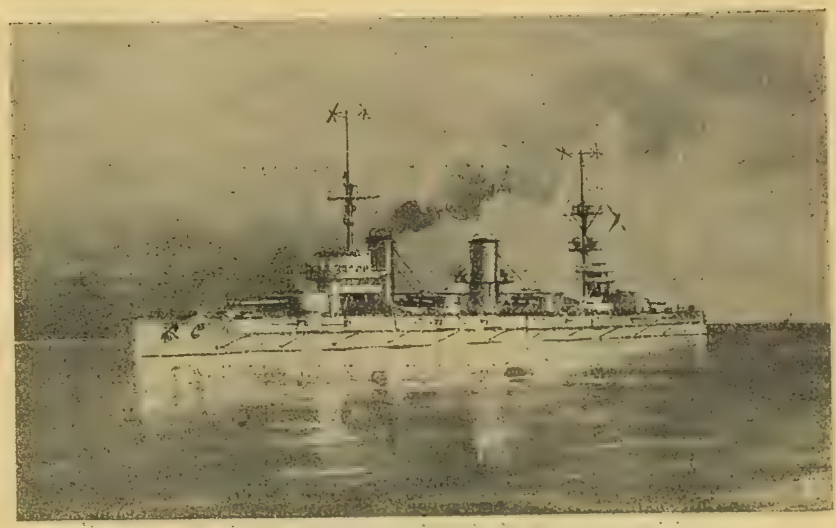
Цифра въ скобкахъ внизу — годъ спуска корабля.

Сокращенія: Б. ф. — Балтійскій флотъ, Ч. ф. — Черноморскій флотъ.

Водоизм. — водоизмѣщеніе въ тоннахъ.
Сил. маш. — сила машинъ въ лошадиныхъ силахъ.
Скор. — скорость въ узлахъ.
Арт. — артиллерія.
М. апп. — минный аппаратъ.
↓ — подводный.
↑ — надводный.

Корм. огонь — кормовой огонь.
Носов. огонь — носовой огонь.

Линейные корабли (Б. ф.).

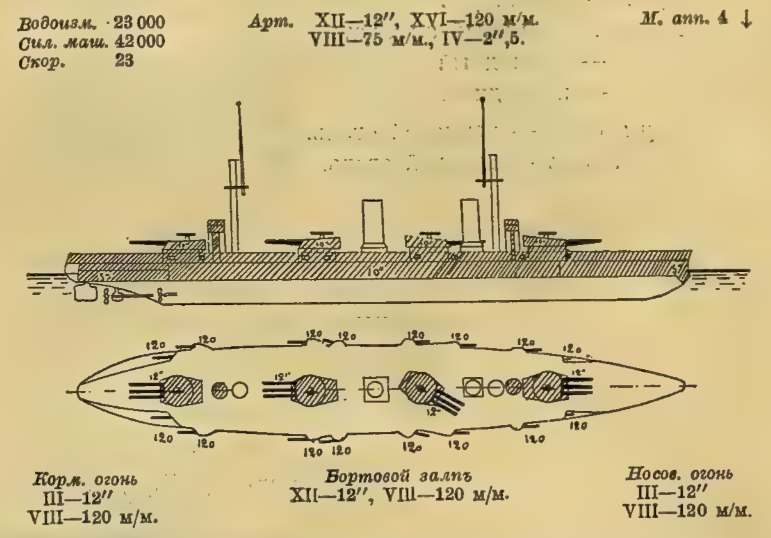


Севастополь.

Водоизм. 23 000
Сил. маш. 42 000
Скор. 23

Арт. XII—12″, XVI—120 м/м.
VIII—75 м/м., IV—2″,5.

М. апп. 4 ↓



Корм. огонь
III—12″
VIII—120 м/м.

Бортовой залпъ
XII—12″, VIII—120 м/м.

Носов. огонь
III—12″
VIII—120 м/м.

Гангутъ, Полтава, Петропавловскъ, Севастополь (1911 г.).

Линейные корабли (Б. ф.).

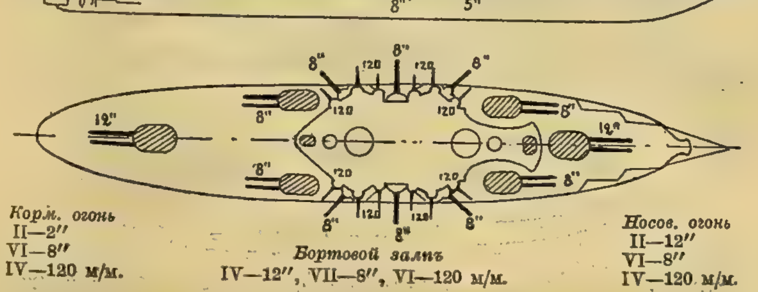


Императоръ Павелъ I

Арт. IV—12″, XIV—8″ XII—120 м/м., IV—47 м/м.

Водоизм. 18 000
Сил. маш. 17 600
Скор. 18

М. апп. 2—↓



Корм. огонь
II—2″
VI—8″
IV—120 м/м.

Бортовой залпъ
IV—12″, VII—8″, VI—120 м/м.

Носов. огонь
II—12″
VI—8″
IV—120 м/м.

Императоръ Павелъ I (1907), Андрей Первозванный (1906).

Линейные корабли (Б. ф.).



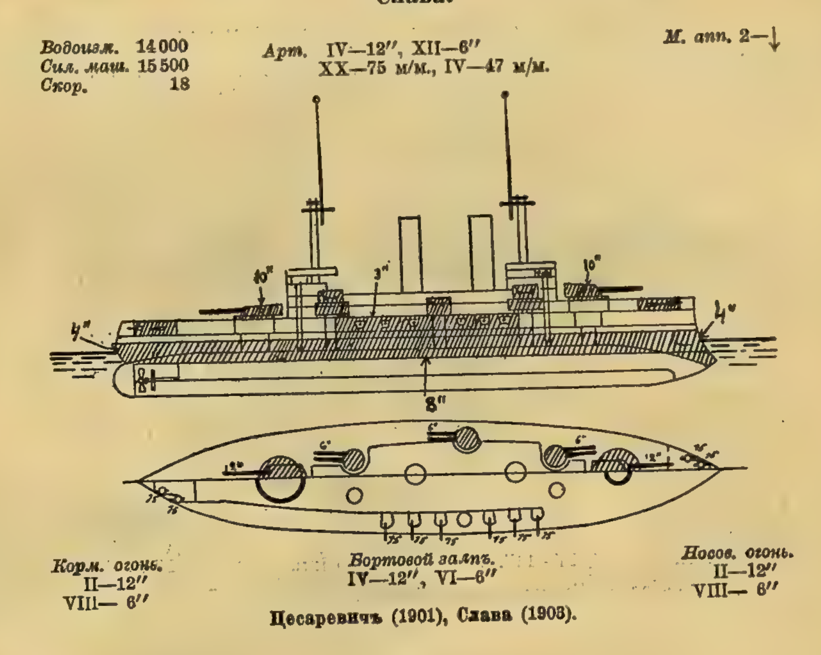
Фот. Иванова въ Ревелѣ.

Слава.

Водоизм. 14000
Сил. маш. 15500
Скор. 18

Арт. IV—12″, XII—6″
XX—75 м/м., IV—47 м/м.

М. апп. 2—↓



Корм. огонь.
II—12″
VIII— 6″

Бортовой залпъ.
IV—12″, VI—6″

Носов. огонь.
II—12″
VIII— 6″

Цесаревичъ (1901), Слава (1903).

Линейные корабли (Ч. ф.).

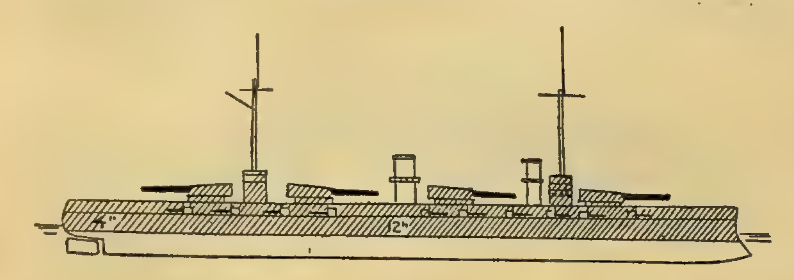


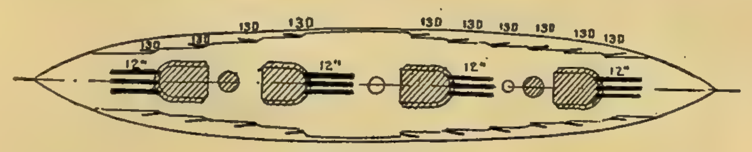
Императоръ Александръ III.

Водоизм. 23 000
Сил. маш. 26 500
Скор. 21

Арт. XII—12″, XX—130 м/м.
VIII—75 м/м.

М. апп. 4—↓





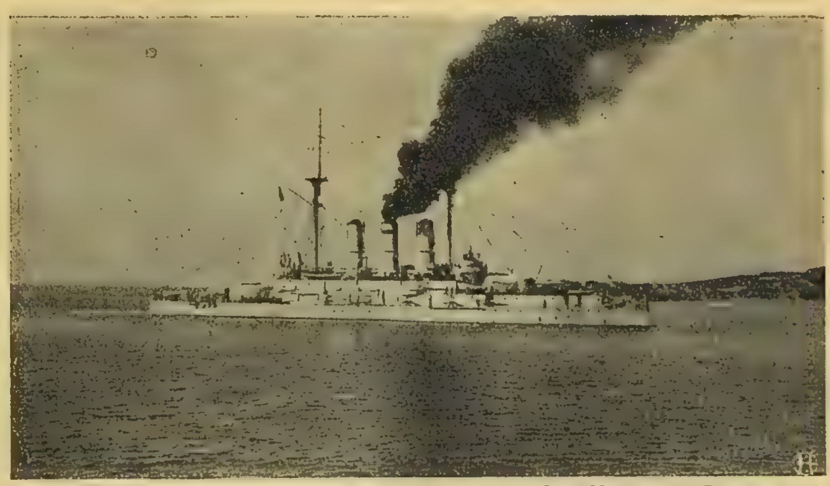
Кормов. огонь.
III— 12″
VIII—130 м/м.

Бортовой залпъ.
XII— 12″
X—130 м/м.

Носов. огонь.
III— 12″
XII—130 м/м.

Императрица Марія (1913), Императоръ Александръ III (1914), Екатерина II (1914).

Линейные корабли (Ч. ф.).



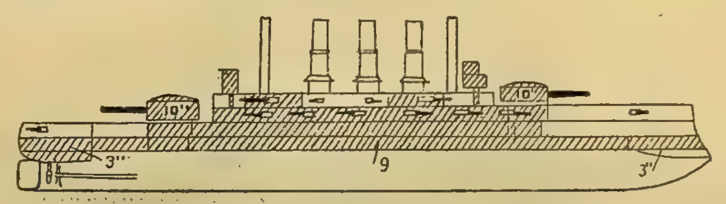
Фот. Мазура въ Севастополѣ.

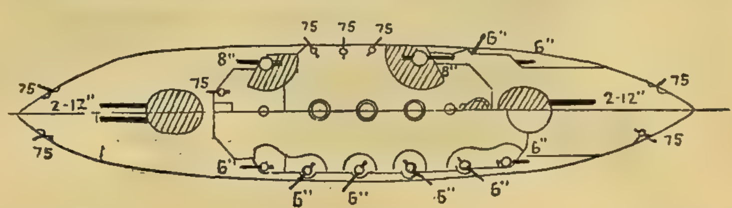
Іоаннъ Златоустъ.

Водоизм. 12 840
Сил. мат. 10 600
Скор. 16

Арт. IV—12″, IV—8″,
XII—6″, XIV—75 м/м.

М. апп. 2—↓





Кормов. огонь.
II — 12″
II — 8″
IV — 6″

Бортовой залпъ.
IV — 12″, II — 8″, VI — 6″

Носов. огонь.
II — 12″
II — 8″
IV — 6″

Евстафій, Іоаннъ Златоустъ (1906).

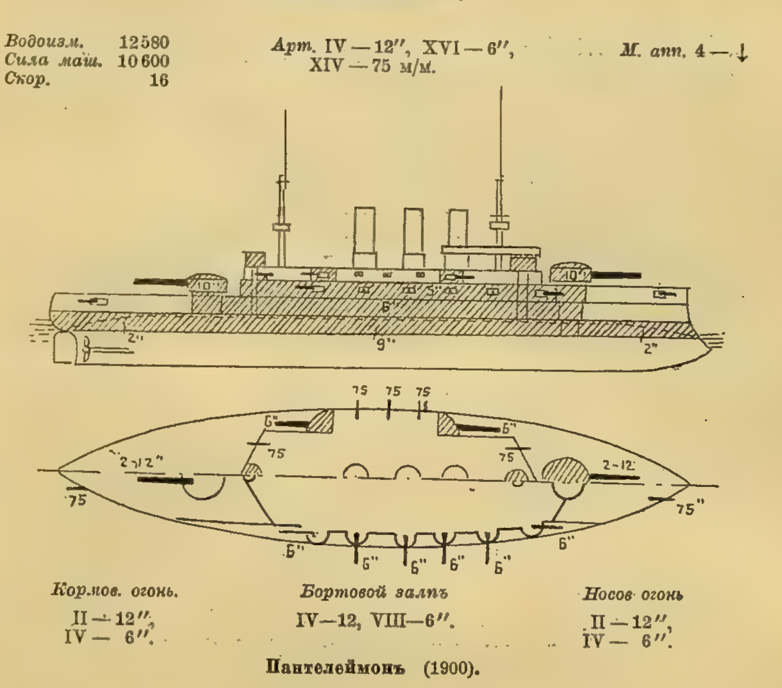
Линейные корабли (Ч. ф.).



Фот. Мазура въ Севастополѣ.

Пантелеймонъ.

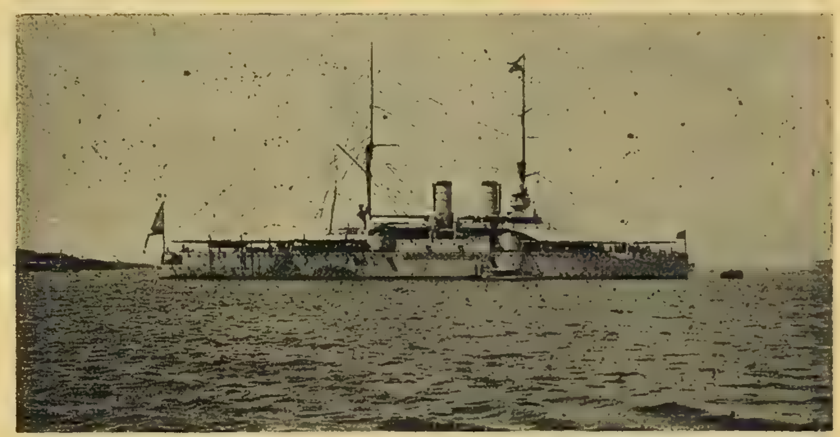
Водоизм.	12580	*Арт.* IV — 12″, XVI — 6″, XIV — 75 м/м.	*М. апп.* 4 — ↓
Сила маш.	10600		
Скор.	16		



Кормов. огонь.	*Бортовой залпъ*	*Носов. огонь*
II — 12″, IV — 6″.	IV—12, VIII—6″.	II — 12″, IV — 6″.

Пантелеймонъ (1900).

Линейные корабли (Ч. ф.).



Фот. Мазура въ Севастополѣ.

Ростиславъ

Водоизм. 10140	*Ар.* IV — 10″, VIII — 6″,		*М. апп.* 2 — ↓
Сила маш. 8700	XII — 47 м/м.		
Скор. 15,6			

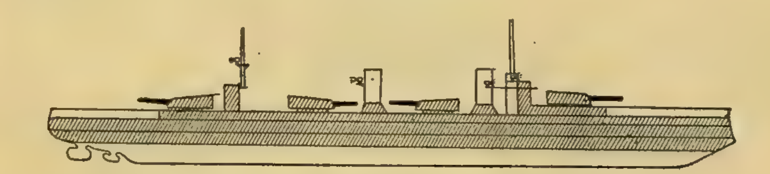
Кормов. огонь	*Бортовой залпъ*	*Носов. огонь*
II — 10″, IV — 6″.	VI — 10″, IV — 6″.	II — 10″, IV — 6″

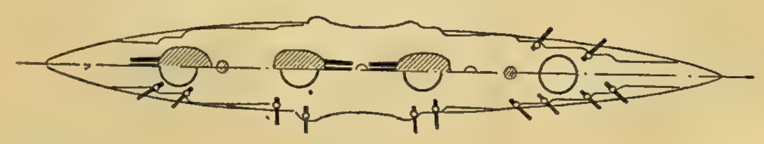
Ростиславъ (1896).

Броненосные крейсера (Б. ф.).

Смотри цвѣтной рисунокъ стр. 1.

Водоизм.	32 500	*Арт.*	XII—14″	*М. апп.*
Сила маш.	68 000		XXIV—130м/м.	
Скор.			VI—2,5″	





Кормов. огонь.	*Бортовой залпъ*	*Носов. огонь*
III—14″	XII—14″, XII—130 м/м.	III—14″
IV—130 м/м.		XII—130 м/м.

Бородино, Наваринъ, Измаилъ, Кинбурнъ (стр.).

Броненосные крейсера (Б. ф.)

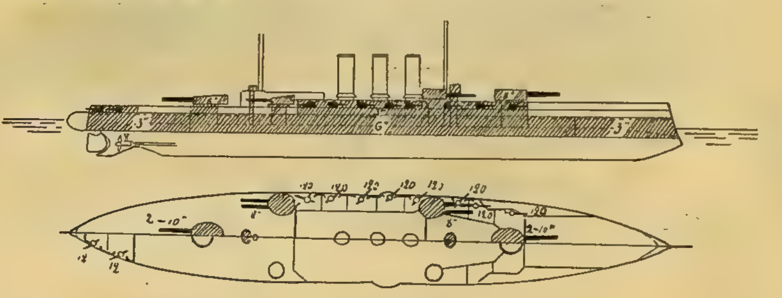


Рюрикъ.

Водоизм. 16 930
Сил. маш. 19 700
Скор. 21

Арт. IV—10″, VIII—8″,
XX—120 м/м. VIII-пулем.

М. апп. 2-↓



Кормов. огонь.
II—10″
IV—8″
XII—120 м/м.

Бортовой залпъ.
IV—10″, IV—8, X-120 м/м.

Носов. огонь.
II—10″
IV—8″
X—120 м/м.

Рюрикъ (1906).

Броненосные крейсера (Б. ф.).

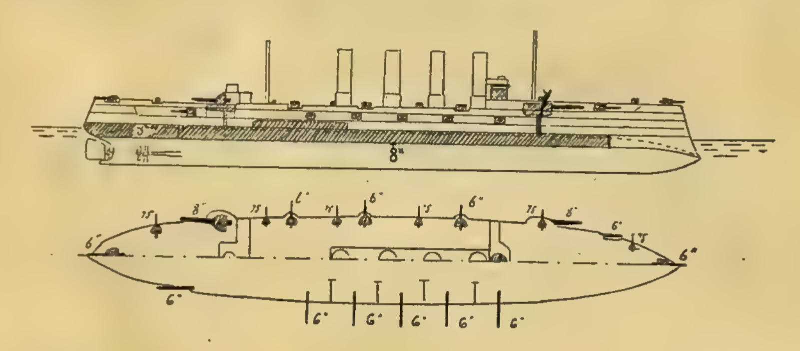


Фот. Яковлева въ Кронштадтѣ.

Россія.

Водоизм. 13 060
Сил. маш. 14 500
Скор. 19,7

Арт. IV—8″, XXII—6″, IV—75 м/м.



Носов. огонь.	*Бортовой залпъ.*	*Кормов. огонь.*
II—8″ III—6″	II—8″, XII6—″.	II—8″ III—6″

Россія (1896, 1909 ремонтъ), Громобой (1899).

Крейсера (Б. ф.).



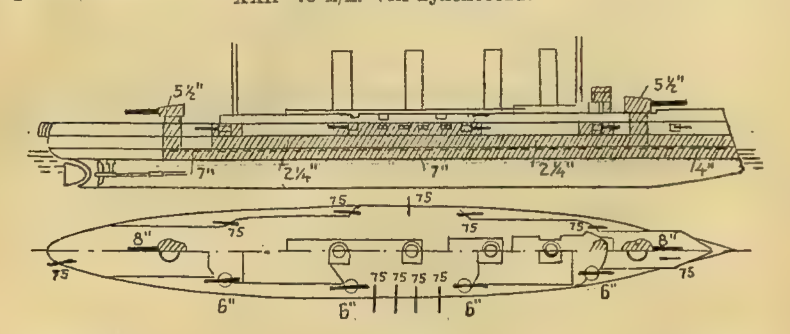
Фот. Иванова въ Ревелѣ.

Адмиралъ Макаровъ.

Водоизм. 7835
Сил. маш. 16 500
Скор. 21

Арт. II—8″, VIII—6″,
XXII—75 м/м. VIII-пулеметовъ.

М. апп. 2-↓



Кормов. огонь.
I—8″
IV—6″

Бортовой залпъ.
II—8″, IV—6″

Носов. огонь.
I—8″
IV—6″

Адмиралъ Макаровъ, Баянъ (1907), Паллада (1906).

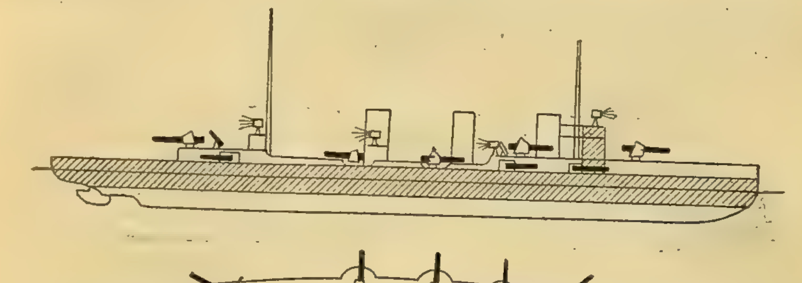
Крейсера.

Смотри цвѣтной рисунокъ стр. 55.

Водоизм. 6800
Сил. маш. 50 000
Скор.

Арт. XV—130 м/м.
IV—2'',5.
IV—пулемета.

М. апп.



Кормов. огонь.
IV—130 м/м.

Бортовой залпъ.
VIII—130 м/м.

Носов. огонь.
V—130 м/м.

Адмиралъ Бутаковъ, Адмиралъ Спиридовъ, Адмиралъ Грейгъ, Свѣтлана (стр. Б. ф.). Адмиралъ Лазаревъ, Адмиралъ Нахимовъ (стр. Ч. ф.).

Крейсера.



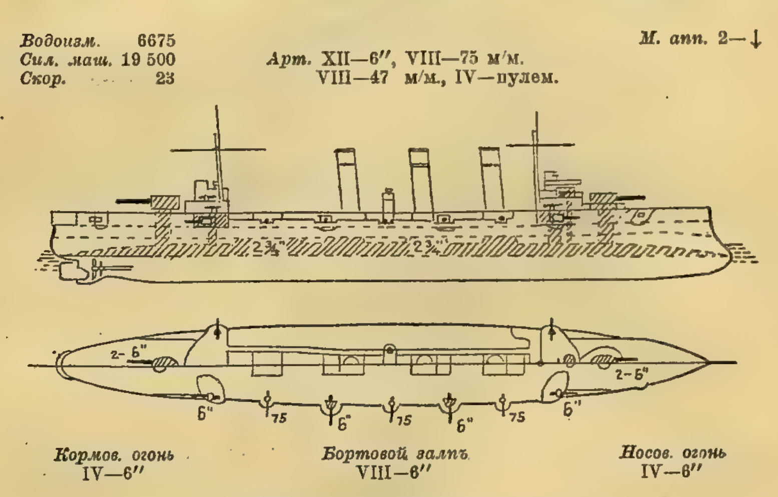
Фот. Яковлева въ Кронштадтѣ.

Олегъ.

Водоизм. 6675
Сил. маш. 19 500
Скор. 23

Арт. XII—6″, VIII—75 м/м.
VIII—47 м/м., IV—пулем.

М. апп. 2—↓



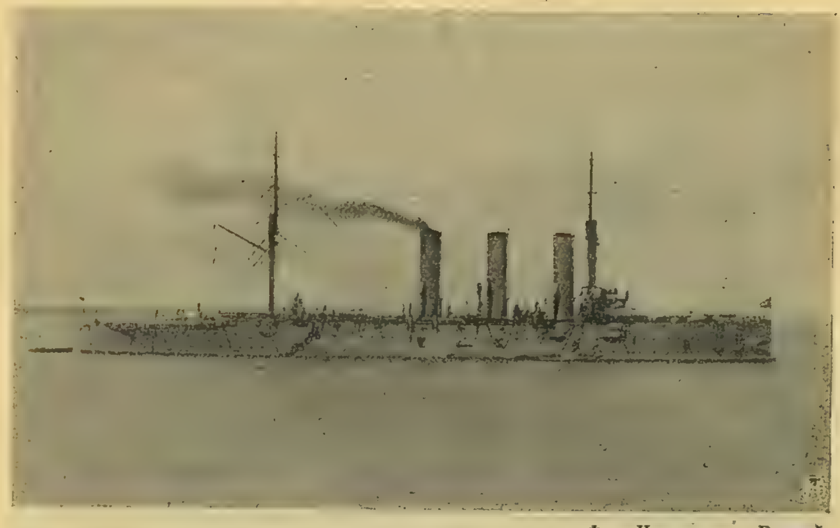
Кормов. огонь
IV—6″

Бортовой залпъ
VIII—6″

Носов. огонь
IV—6″

Олегъ (1903), **Богатырь** (1901) (Б. ф.).
Кагулъ (1902), **Память Меркурія** (1904) (Ч. ф.).

Крейсера (Б. ф.).

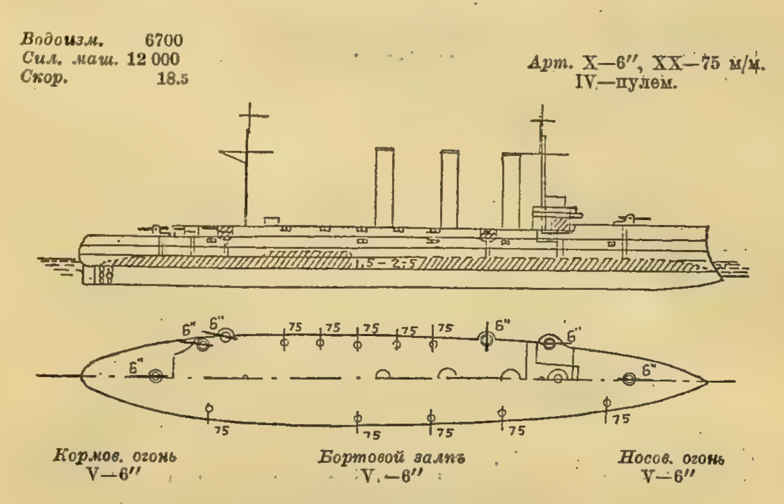


Фот. Иванова въ Ревелѣ.

Аврора.

Водоизм. 6700
Сил. маш. 12 000
Скор. 18.5

Арт. X—6″, XX—75 м/м.
IV—пулем.



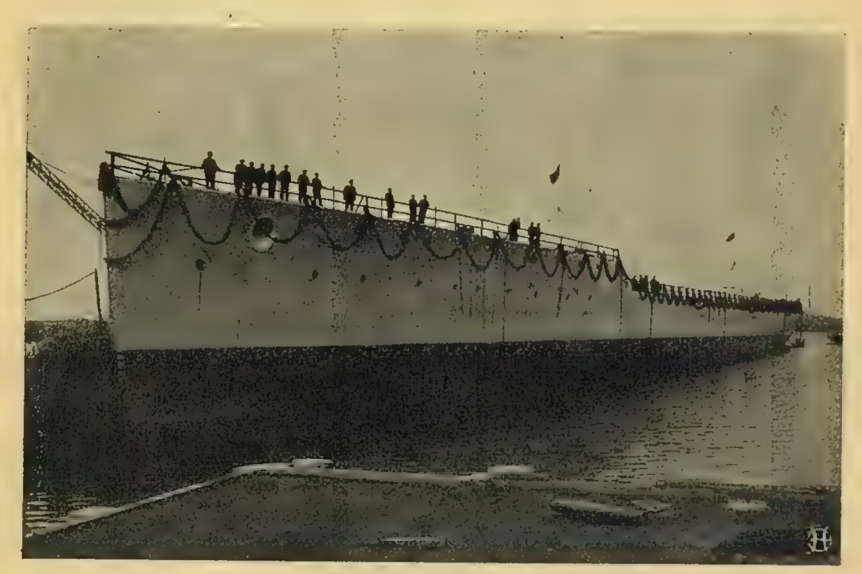
Кормов. огонь V—6″

Бортовой залпъ V.—6″

Носов. огонь V—6″

Аврора (1900), **Діана** (1899).

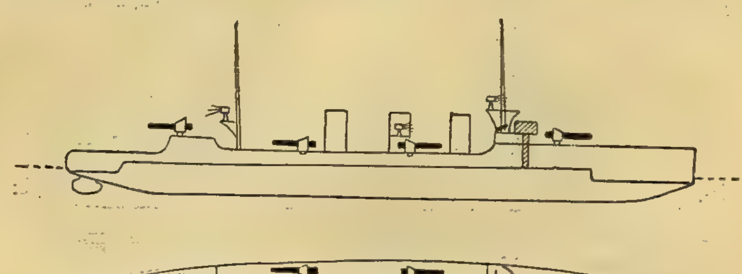
Крейсера (С. ф.).

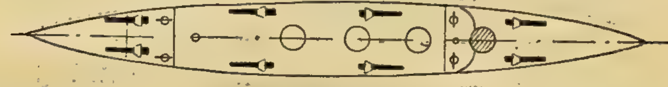


Муравьевъ-Амурскій.

Водоизм. 4 300
Сил. маш. 56 000
Скор. 27.5

Арт. VIII—130 м/м., IV—2'',5
IV—пулем.





Кормов. огонь
II—130 м/м.

Бортовой залпъ
IV—130 м/м.

Носов. огонь
II—130 м/м.

Муравьевъ-Амурскій (1914), **Адмиралъ Невельской** (1914).

Крейсера (С. ф.).

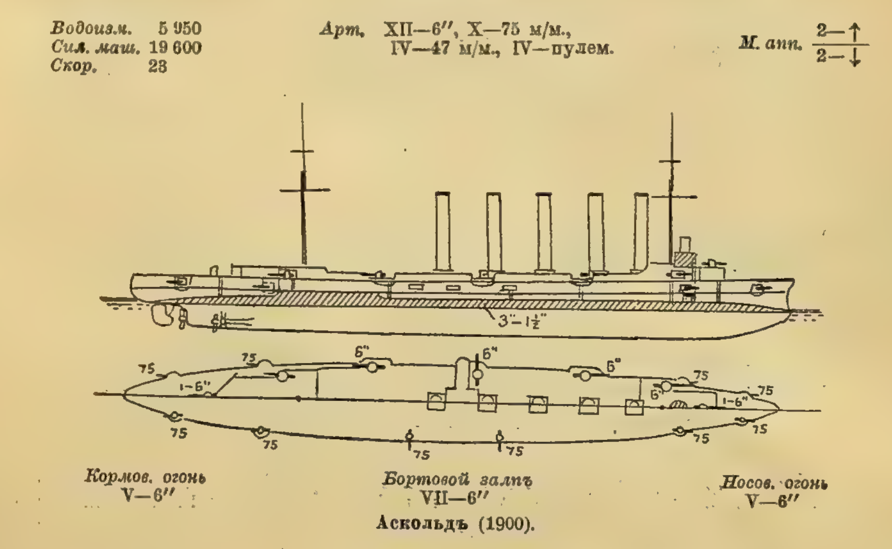


Аскольдъ.

Водоизм. 5 950
Сил. маш. 19 600
Скор. 23

Арт. XII—6″, X—75 м/м., IV—47 м/м., IV—пулем.

М. апп. 2—↑ / 2—↓



Кормов. огонь V—6″

Бортовой залпъ VII—6″

Носов. огонь V—6″

Аскольдъ (1900).

Крейсера (С. ф.).

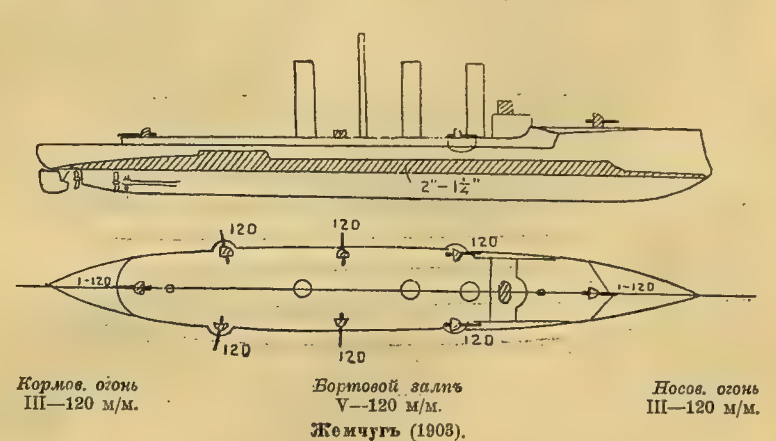


Жемчугъ.

Водоизм. 3 100
Сил. маш. 17 000
Скор. 24

Арт. VIII—120 м/м., IV—47 м/м., VI—пулем.

М. апп. 3—↑



Кормов. огонь III—120 м/м.

Бортовой залпъ V—120 м/м.

Носов. огонь III—120 м/м.

Жемчугъ (1903).

Заградители (Б. ф.).



Фот. Иванова въ Ревелѣ.

Енисей.

Водоизм. 3200
Сил. маш. 5200
Скор. 17

Арт. I—120 м/м.
II—75 м/м.
VIII пулем.

Енисей (1906), Амуръ 1907).

Канонерскія лодки (Б. ф.).



Фот. Иванова въ Ревелѣ.

Бобръ.

Водоизм. 1100
Сил. маш. 800
Скор. 12

Арт. X—120 м/м, IV-75, *м/м*
III—пулем.

Кормов. огонь.
I—120 м/м.
II—75 м/м.

Бортовой огонъ.
II—120 м/м.
II—75 м/м.

Носовой огонь.
I—120 м/м.
II—75 м/м.

Бобръ (1907), Гилякъ (1906), Сивучъ (1907), Кореецъ (1907).

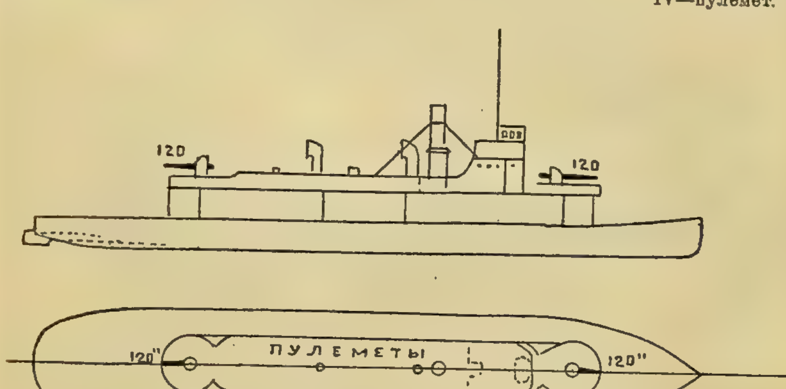
Канонерскія лодки (А. ф.).



Бурятъ.

Водоизм. 190
Сил. маш. 500
Скор. 11,5

Арт. II—120 м/м.
I—48 лин. гауб.
IV—пулемет.



Бурятъ, Орочанинъ, Монголъ, Сибирякъ, Корелъ, Киргизъ, Зырянинъ, Вогузъ, Вотякъ, Калмыкъ (1907).

Канонерскія лодки (А. ф.)



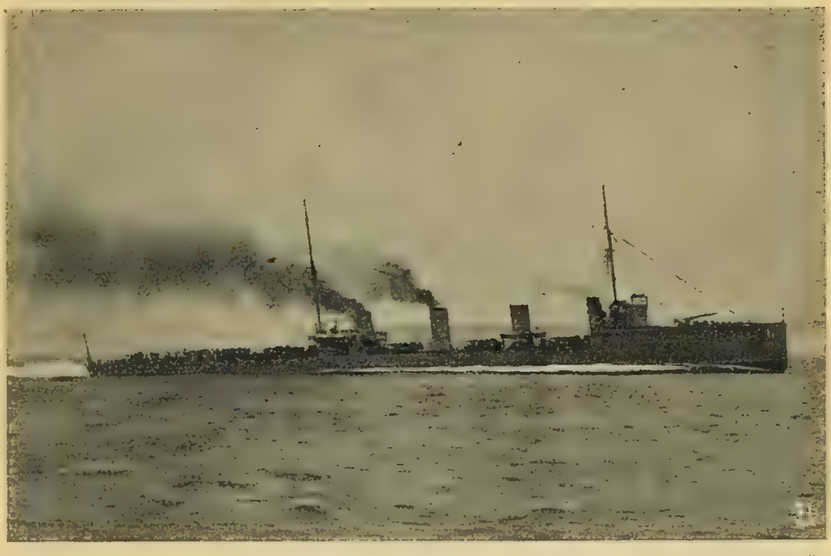
Штормъ, Шквалъ, Смерчъ, Гроза, Вихрь, Вьюга, Тайфунъ, Ураганъ (1909).
Водоизм. 946. *Скор.* 11. *Арт.* II—6″, IV—120 м/м., VI пулем.

Посыльныя суда (А. ф.).



Пуля, Штыкъ, Палашъ, Сабля, Копье, Рапира, Пистолетъ, Пика, Кинжалъ, Шашка (1908).
Водоизм. 24. *Скор.* 16. *Арт.* I—3″, I—пулем.

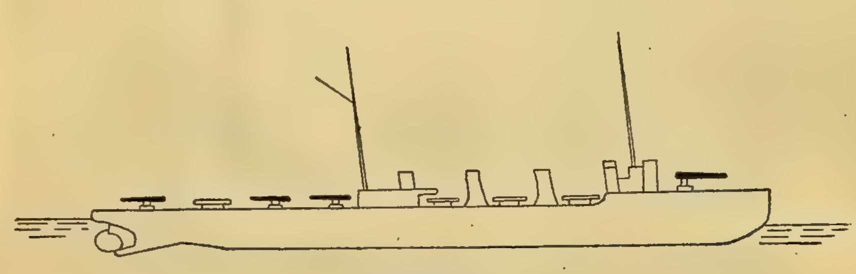
Эскадренные миноносцы.



Фот. Иванова въ Ревелѣ.

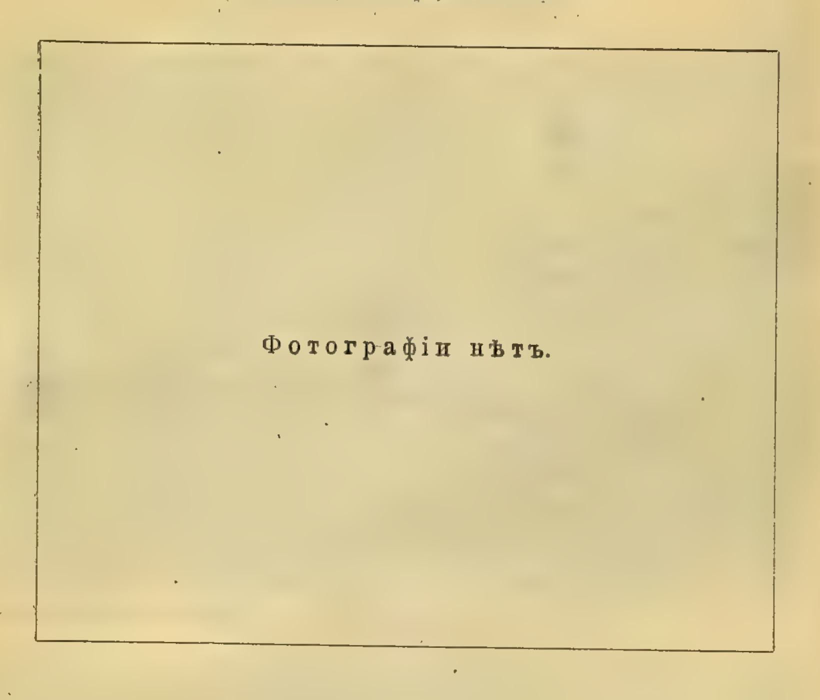
Новикъ.

Водоизм.	1260	*Арт.*	IV—100 м/м.	*М. апп.* 4—↑
Сил. маш.	33 000		IV—пулем.	
Скор.	36			



Новикъ (1911).

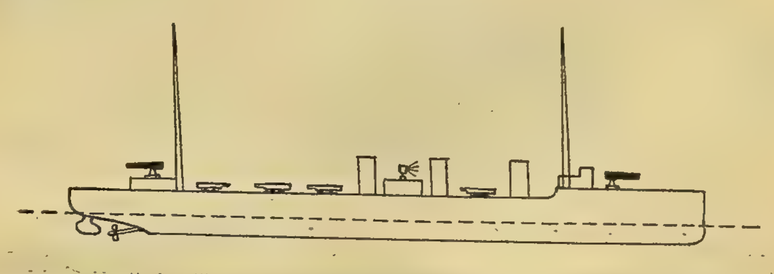
Эскадренные миноносцы.



Водоизм. 1350
Сил. маш. 32 700
Скор.

Арт. II—100 м/м.
II—пулем.

М. апп. 4—↑



Громоносецъ, Автроилъ, Брячиславъ, Прямиславъ, Федоръ Стратилатъ (стр. Б. ф).

Эскадренные миноносцы.



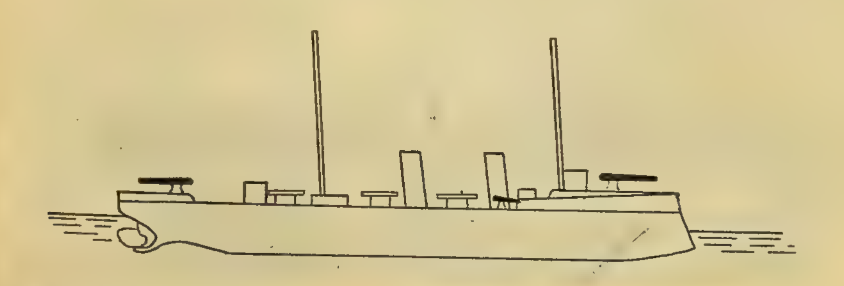
Фот. Иванова въ Ревелѣ.

Пограничникъ.

Водоизм.	740
Сил. маш.	7300
Скор.	25

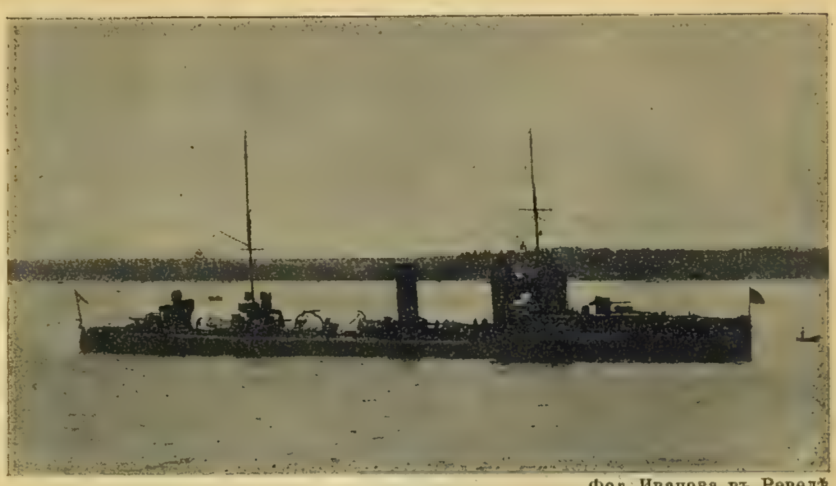
Арт. II—100 м/м.
II—47 м/м.
IV—пулем.

М. апп. 3—↑



Пограничникъ, Сибирскій Стрѣлокъ, Генералъ Кондратенко (1906), Охотникъ (1905) (Б. ф.).

Эскадренные миноносцы.



Фот. Иванова въ Ревелѣ.

Уссурiецъ.

Амурецъ, Всадникъ, Гайдамакъ (1905 г.).

Водоизм. 710, *скор.* 25. *Арт.* II—100 м/м. *М. апп.* 3—↑



Фот. Иванова въ Ревелѣ.

Стерегущiй.

Страшный, Казанецъ, Туркменецъ-Ставропольскiй, Войсковой, Украйна, Донской Казакъ, Забайкалецъ (1904, 1905, 1906 гг. Б. ф.)

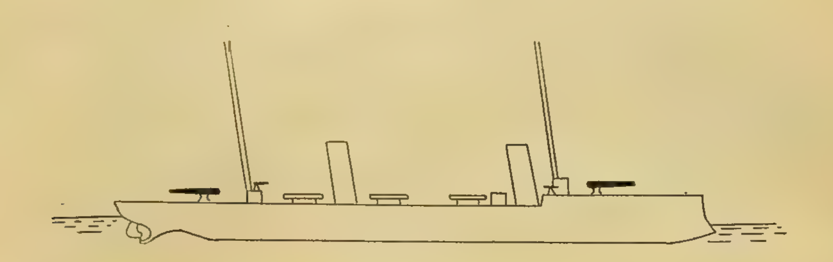
Водоизм. 700, *скор.* 25. *Арт.* II—100 м/м. *М. апп.* 2—↑

Эскадренные миноносцы.



Эмиръ Бухарскій.

Водоизм.	650	*Арт.* II—100 м/м.		*М. апп.* 3—↑
Сил. маш.	6500	I—37 м/м.		
Скор.	25	IV—пулем.		



Эмиръ Бухарскій, Доброволецъ, Москвитянинъ, Финнъ (1905. Б. ф.).

Эскадренные миноносцы.



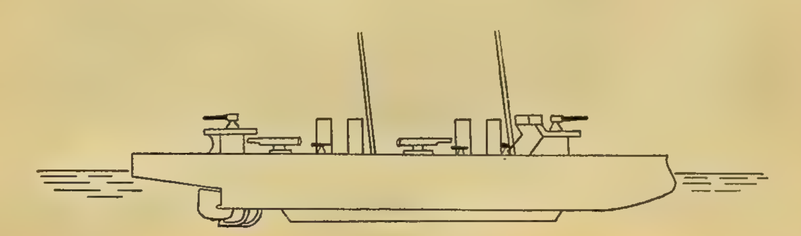
Фот. Иванова въ Ревелѣ.

Исполнительный.

Водоизм. 400
Сил. маш. 6000
Скор. 26

Арт. II—75 м/м
VI—пулем.

М. апп. 2-↑



Исполнительный, Искусный, Крѣпкій, Легкій, Ловкій, Летучій, Лихой, Мѣткій Молодецкій, Мощный. (1905. Б. ф.)

Эскадренные миноносцы.



Фот. Иванова въ Ревелѣ.

Бдительный.

Инж. мех. Звѣревъ, Инж. мех. Дмитріевъ, Боевой, Бурный, Внимательный, Внушительный, Выносливый. (1905—1906. Б. Ф.)

Водоизм. 450. *Скор.* 27. *Арт.* II—75 м/м. VI пулем. *М. апп.* 3-↑



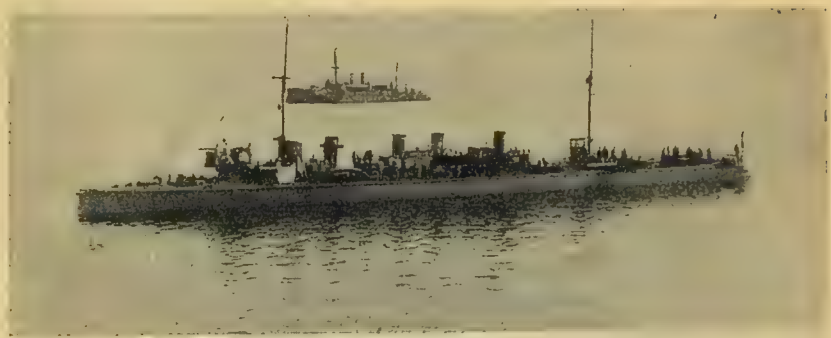
Фот. Иванова въ Ревелѣ.

Разящій.

Громящій, Видный, Сильный, Сторожевой, Стройный, Расторопный, Дѣльный, Достойный, Дѣятельный. (1904—1907. Б. Ф.)

Водоизм. 380—420. *Сил. маш.* 5700—6000. *Скор.* 26. *Арт.* II-75 м/м. VI пулем. *М. апп.* 2-↑

Миноносцы.

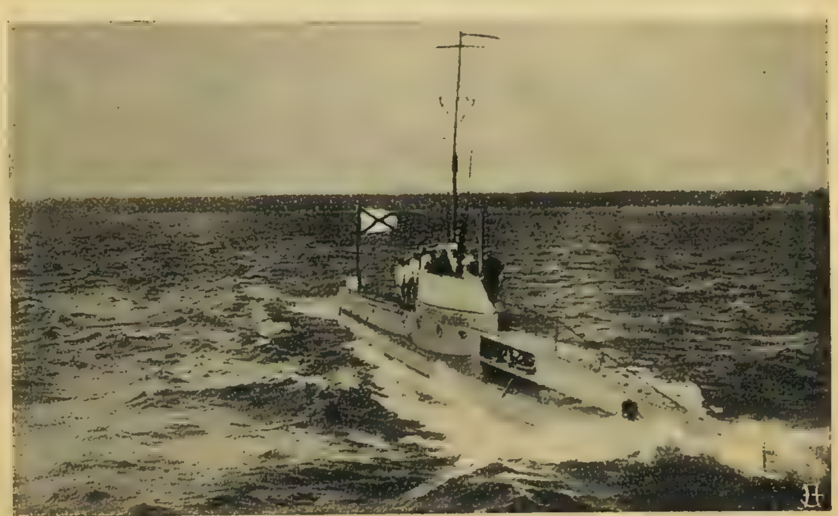


Фот. Иванова въ Ревелѣ.

Прозорливый.

Прыткій, Прочный, Подвижный, Послушный, Ретивый, Рѣзвый, Рьяный
(1895—1901. Б. ф.).
Водоизм. 240. *Скор.* 27. *Арт.* II—75 м/м., II—пулем. *М. апп.* 2-↑

Подводныя лодки.

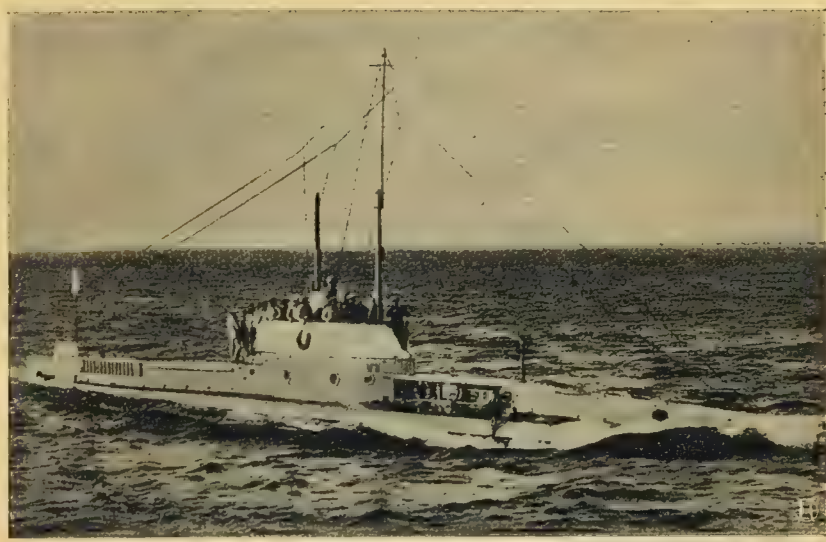


Фот. Иванова въ Ревелѣ.

Крокодилъ.

Водоизм. 150. *Скор.* 26. *Арт.* II — 75 м/м.

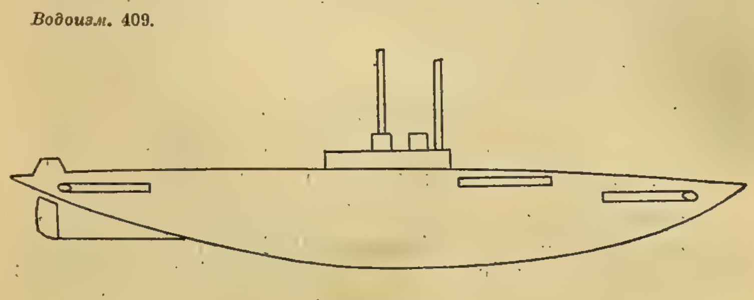
Подводныя лодки.



Фот. Иванова въ Ревелѣ.

Аллигаторъ.

Водоизм. 409.



Аллигаторъ.

Распредѣленіе судовъ по отрядамъ.

Балтійскій флотъ.

Командующій морскими силами Балт. моря адмиралъ **Н. О. фонъ Эссенъ.**

Начальникъ штаба контръ-адмиралъ **Л. Б. Керберъ.**

Бригада линейныхъ кораблей.

Начальникъ вице-адмиралъ **Баронъ В. Н. Ферзенъ.**

4 линейныхъ корабля: „Императоръ Павелъ I“, „Андрей Первозванный“, „Цесаревичъ“ и „Слава“.

При бригадѣ: броненосный крейсеръ „Рюрикъ“.

Вспомогательное судно при бригадѣ: транспортъ „Сухона“.

Бригада крейсеровъ.

Начальникъ контръ-адмиралъ **Коломейцевъ.**

4 броненосныхъ крейсера: „Громобой“, „Адмиралъ Макаровъ“, „Паллада“ и „Баянъ“.

Вспомогательное судно при бригадѣ: транспортъ „Водолей № 4“.

Эскадр. миноносец. „Новикъ“.

1-я Минная дивизія.

Начальникъ контръ-адмиралъ **Шторре.**

1 дивизіонъ. 9 эскадр. миноносцевъ.

2 дивизіонъ. 9 эскадр. миноносцевъ.

4 дивизіонъ. 9 эскадр. миноносцевъ.

Вспомогательныя суда при 1 мин. дивизіи: транспорты: „Ангара“, „Борго“, „Водолей № 1“ и блокшивъ, „№ 3“.

2-я Минная дивизія.

Начальникъ контръ-адмиралъ **Курошъ.**

3 дивизіонъ. 9 эскадр. миноносцевъ.

5 дивизіонъ. 9 эскадр. миноносцевъ.

6 дивизіонъ. 1 эскадр. миноносецъ и 8 миноносцевъ.

7 дивизіонъ. 8 миноносцевъ.

Вспомогательныя суда при 2 мин. див. транспортъ „Водолей № 2“ и блокшивы №№ 1 и 2.

Бригада подводныхъ лодокъ.

Начальникъ контръ-адмиралъ **Левицкій.**

1 дивизіонъ подв. лод. 4 подв. лодки: „Акула“, „Макрель“, „Окунь“ и „Минога“.

Вспомогательныя суда при дивизіонѣ: транспортъ „Хабаровскъ“ и портов. судно „Конвоиръ“.

2 дивиз. подв. лодокъ. 4 подв. лодки „Кайманъ“, „Крокодилъ“, „Аллигаторъ“ и „Драконъ“.

Вспомогательныя суда при дивизіонѣ: транспортъ „Европа“ и портовое судно „Спутникъ“.

Отрядъ заградителей.

Начальникъ контръ-адмиралъ **Канинъ.**

6 заградителей: „Волга“, „Амуръ“, „Енисей“, „Ладога“, „Онега“ и „Нарова“.

Вспомогат. судно при отрядѣ заградителей: блокшивъ „№ 4“.

Вспомогательныя суда при Дѣйствующемъ флотѣ. 5 транспортовъ „Анадырь“, „Рига“, „Ока“, „Печора“ и „Кама“.

1-й резервъ.

Бронен. крейс. „Россія“, крейсеры „Богатырь“ и „Олегъ“.

Вспомогательное судно: канонер. лодка „Хивинецъ“.

2-й резервъ.

Учебно-Артиллерійскій отрядъ.

Начальникъ капитанъ 1-го ранга **Одинцовъ.**

Лин. кор. „Императоръ Александръ II“, крейсеръ „Діана“, учебное судно „Петръ Великій“, посыльныя суда, „Посадникъ“ и „Воевода“.

Учебно-минный отрядъ.

Начальникъ контръ-адмиралъ **Сапсай.**

Учебныя суда „Двина“ и „Николаевъ“, портовое судно „Невка“.

Учебный отрядъ Морского корпуса.

Командующій кап. 1 р. **Карцовъ.**

Крейсеръ „Аврора“, учебныя суда „Воинъ“, „Вѣрный“, канон. лодка „Храбрый“, портов. судно „Котка“.

Суда Морского Инжен. училища.

Транспортъ „Океанъ“ и учеб. судно „Ласточка“.

Учебный отрядъ подводнаго плаванія.

Начальникъ кап. 1 р. **Ермаковъ.**

Подв. лодки „Пескарь“, „Стерлядь“, „Бѣлуга“ и „Сигъ“.

Водолазная партія.

Начальникъ кап. 1 р. **фонъ-Шульцъ I-й.**

Учебн. судно „Африка“.

Сводный резервный дивизіонъ миноносцевъ.

Эск. мин. „Искусный“ и „Молодецкій“, 7 номерныхъ миноносцевъ.

Служба связи.

Посыльныя суда „Лейтен. Бураковъ“, „Поражающій“, № 104, № 119, № 120 и портовое судно „Силачъ“.

Партія траленія.

Транспортъ „Грозящій“, портовыя суда „Взрывъ“, „Минрепъ“, „Запалъ“, „Проводникъ“, „Фугасъ“.

Суда вспомогательныя.

Канонерскія лодки „Кореецъ“, „Гилякъ“, „Бобръ“, „Сивучъ“, учебное судно „Рында“,

---

Черноморскій флотъ.

Командующ. мор. сил. Черн. моря адмиралъ **Эбергардъ.**

Начальникъ штаба контръ-адмиралъ **Плансонъ.**

Бригада линейныхъ кораблей.

Начальникъ вице-адм. **Новицкій.**

4 лин. корабля „Евстафій“, „Іоаннъ Златоустъ“, „Пантелеймонъ“, „Три Святителя“.

При бригадѣ крейсеръ „Кагулъ“.

Черноморская минная дивизія.

Начальникъ контръ-адмир. **Покровскій.**

Крейсеръ „Память Меркурія“.
1 дивизіонъ 9 эскад. миноносцевъ.
2 дивизіонъ 4 „ „
3 дивизіонъ 4 миноносца.

Дивизіонъ подводныхъ лодокъ.

Начальникъ кап. 2 р. **Хоментовскій.**

4 подв. лодки и вспомог. судно блокшивъ № 5.

Вспомог. суда при Черн. минной дивизіи:
Заградители „Дунай“ и „Прутъ“.

Вспомог. суда при Дѣйствующемъ флотѣ:
Транспорты „Кронштадтъ“ и „Днѣпръ“.

1-й резервъ.

Лин. кор. „Ростиславъ“, кан. лод. „Донецъ“, „Кубанецъ“.

2-й резервъ.

Учебный отрядъ Черноморскаго флота.

Начальникъ контръ-адмир. **Кн. Путятинъ.**

Лин. кор. „Синопъ“, транспортъ „Березань“, учебн. судно „Ріонъ“, посыльное судно „Казарскій“, Блокшивъ № 7.

Черноморскій резервный дивизіонъ миноносцевъ.

9 миноносцевъ.

Партія траленія.

Портовыя суда „Альбатросъ“ и „Бакланъ“.

Суда вспомогательныя.

Лин. кор. „Георгій Побѣдоносецъ“, посыльное судно „Колхида“, яхта „Алмазъ“ и портовое судно „Гонецъ“.

Сибирская флотилія.

Командующій Сиб. флот. контр.-адмир. **М. Ѳ. фонъ-Шульцъ.**

Крейсеры „Аскольдъ“ и „Жемчугъ“.

Минная бригада.

1 дивизіонъ — 9 миноносцевъ.
2 дивизіонъ — 9 миноносцевъ.

Дивизіонъ подводныхъ лодокъ.

8 подводныхъ лодокъ, транспортъ-мастерская „Ксенія“.

Отрядъ заградителей.

Заградители „Уссури“, „Монгугай“, „Шилка“, „Манджуръ“.

Партія траленія.

Транспортъ „Тоболъ“ и 6 портовыхъ судовъ.

Каспійская флотилія.

Канон. лодки „Карсъ“, „Ардаганъ“ и 4 портовыхъ судна.

Амурская рѣчная флотилія.

Начальникъ контръ-адмиралъ **Баженовъ.**

Рѣчныхъ кононерскихъ лодокъ 8 — II ранга и 10 — III ранга и 10 посыльныхъ судовъ.

О малой судостроительной программѣ.

Подъ малой судостроительной программой обычно понимаютъ два закона, одобренныхъ Государственнымъ Совѣтомъ и Государственной Думой и Высочайше утвержденныхъ 23 іюля 1912 и 1913 годовъ: законъ «объ усиленномъ судостроеніи въ ближайшее пятилѣтіе 1912—1916 годы» и законъ «объ устройствѣ и оборудованіи военныхъ портовъ»; обоими законами въ совокупности ассигновано около 500.000.000 рублей.

Эти законы преслѣдуютъ три задачи, неразрывно связанныя и, такъ сказать, вытекающія другъ изъ друга, а именно:

1) Постройку новыхъ кораблей;

2) Постройку портовъ-базъ для обслуживанія флота какъ въ военное, такъ и въ мирное время;

3) Оборудованіе и расширеніе казенныхъ заводовъ, занятыхъ постройкой кораблей и изготовленіемъ ихъ вооруженія.

Задачи эти должны быть выполнены для всѣхъ трехъ театровъ, на которыхъ Россія имѣетъ морскія силы — Балтійскаго, Черноморскаго и Дальневосточнаго.

I. Судостроеніе.

Для того, чтобы эскадра могла самостоятельно рѣшать вопросы морской войны, необходимо не только наличіе извѣстнаго числа входящихъ въ ея составъ судовъ различныхъ типовъ, но и соблюденіе между этими типами опредѣленныхъ количественныхъ отношеній. Иными словами, въ каждой эскадрѣ, извѣстному числу линейныхъ судовъ — кораблей и броненосныхъ крейсеровъ — должно соотвѣтствовать опредѣленное число легкихъ крейсеровъ, миноносцевъ, подводныхъ лодокъ и вспомогательныхъ судовъ. Если въ зависимости отъ задачъ, возлагаемыхъ на флотъ, число входящихъ въ его составъ эскадръ для разныхъ государствъ можетъ быть различно, то необходимый составъ эскадры, пригодной къ выполненію этихъ задачъ (оперативно-способная эскадра), болѣе или менѣе одинаковъ для флотовъ всего міра. У насъ принято, что такая эскадра должна состоять изъ:

8 линейныхъ кораблей,
4 броненосныхъ крейсеровъ,
9 легкихъ крейсеровъ и
36 эскадренныхъ миноносцевъ.

Сообразно съ этимъ, создавая вновь морскую силу, мы должны разсчитывать судостроеніе такимъ образомъ.

чтобы въ каждомъ изъ 3-хъ нашихъ морей составъ флота соотвѣтствовалъ бы этому распредѣленію, т. е. чтобы каждый флотъ состоялъ изъ одной или нѣсколькихъ полныхъ оперативно-способныхъ эскадръ. Однако ни состояніе финансовъ страны, ни наши техническія судостроительныя средства не позволяютъ намъ немедленно выполнить необходимую програму судостроенія въ полномъ объемѣ, почему пока осуществляется програма сокращенная, получившая названіе «малой». Програма эта предусматриваетъ постройку слѣдующихъ судовъ къ 1917 году:

А) *Балтійское море:* 1) 4 броненосныхъ крейсера, (см. стр. 4), 2) 4 легкихъ крейсера (см. стр. 4), 3) 36 эскадренныхъ миноносцевъ (см. стр. 8), 12 подводныхъ лодокъ (см. стр. 16) и нѣсколькихъ вспомогательныхъ судовъ.

Прибавляя сюда 4 линейныхъ корабля-дредноута «ГАНГУТЪ», «ПОЛТАВА», «ПЕТРОПАВЛОВСКЪ», и «СЕВАСТОПОЛЬ», достраивающихся первые два на Адмиралтейскомъ, а вторые на Балтійскомъ судостроительныхъ заводахъ въ С.-Петербургѣ и вступающіе въ строй въ 1914 году, получимъ, что ко времени окончанія малой программы наша дѣйствующая эскадра Балтійскаго моря будетъ слѣдующаго состава:

4 линейныхъ корабля (дредноута),
4 броненосныхъ крейсера (дредноута),
37 эскадренныхъ миноносцевъ (36 вновь построенныхъ + I «НОВИКЪ»),
12 подводныхъ лодокъ.

Остальныя суда, входящія нынѣ въ составъ дѣйствующаго флота, какъ болѣе или менѣе устарѣлыя, образуютъ резервную эскадру изъ трехъ линейныхъ судовъ и пяти крейсеровъ и 2-ю минную дивизію изъ 28-ми миноносцевъ, къ ко-

торымъ слѣдуетъ еще прибавить отрядъ заградителей изъ пяти судовъ, 6 канонерскихъ лодокъ и 5 подводныхъ лодокъ — всѣ окончившіе срокъ службы въ первой линіи. (Кромѣ того нѣкоторое время въ числѣ судовъ дѣйствующаго флота останутся 2 броненосца типа ПАВЕЛЪ I, по своимъ элементамъ сильно отличающіеся отъ новыхъ судовъ (дредноутовъ) и потому не могущіе быть включенными въ составъ современнаго линейнаго образованія).

Б) Черное море. Для Чернаго моря по малой судостроительной программѣ рѣшено строить 2 легкихъ крейсера (см. стр. 28) и вспомогательныя суда.

Къ тому же сроку (1917 г.) въ строю уже будутъ: 3 линейныхъ корабля-дреднаута — «ИМПЕРАТРИЦА МАРІЯ», «ИМПЕРАТОРЪ АЛЕКСАНДРЪ III», «ИМПЕРАТРИЦА ЕКАТЕРИНА II». Первыя два строятся на заводѣ Русскаго судостроительнаго Общества, послѣдній Обществомъ Николаевскихъ верфей, въ Николаевѣ. 2 легкихъ крейсера — «ПАМЯТЬ МЕРКУРІЯ» и «КАГУЛЪ»,вступившіе въ строй въ 1908 и 1909 гг. и 9 эскадренныхъ миноносцевъ. Къ этимъ 9 приданы будутъ еще 13 эскадренныхъ миноносцевъ: 4 типа «ЛЕЙТЕНАНТЪ ШЕСТАКОВЪ», и 9 типа «ЛЕЙТЕНАНТЪ ПУЩИНЪ», находящихся въ строю, и 6 строящихся подводныхъ лодокъ — «КИТЪ», «КАШАЛОТЪ», «НАРВАЛЪ», «МОРЖЪ», «ТЮЛЕНЬ» и «НЕРПА».

Такимъ образомъ составъ дѣйствующей эскадры *Чернаго моря* въъ 1917 году опредѣлится въ слѣдующемъ видѣ:

5 линейныхъ кораблей (3 дредноута + 2 типа «ЕВСТАФІЙ»),
4 легкихъ крейсера,
22 эскадренныхъ миноносца,
6 подводныхъ лодокъ.

Резервъ образуютъ находящіеся нынѣ въ строю — 3 ли-

нейныхъ корабля, 4 миноносца, 4 подводныхъ лодки и 4 канонерскихъ лодки при 2 заградителяхъ.

В) *Тихій океанъ.* Для Тихаго океана малая судостроительная программа предусматриваетъ постройку: 1) 2 легкихъ крейсеровъ, (см. стр. 38.) 2) 6 подводныхъ лодокъ и 3) нѣсколькихъ вспомогательныхъ судовъ.

Составъ морскихъ силъ Тихаго океана въ 1917 году будетъ слѣдующій:

2 легкихъ крейсера,
11 эскадренныхъ миноносцевъ (постройки 1902 — 1908 гг.),
12 подводныхъ лодокъ (изъ нихъ 6 постройки 1905—1906 гг.).

II. Постройка портовъ-базъ.

А) *Балтійское море.* Наша прежняя главная база на Балтійскомъ морѣ — Кронштадтъ-Петербургъ, благодаря ея расположенію въ глубинѣ Финскаго залива и ежегодному замерзанію на 5 мѣсяцевъ — не можетъ служить для оперативныхъ цѣлей флота. Однако въ виду легкости ея защиты и наличія въ ней ряда оборудованныхъ заводовъ и мастерскихъ, она сохраняетъ за собой значеніе ремонтной и судостроительной базы; но въ настоящемъ ея состояніи она не можетъ считаться вполнѣ оборудованной всѣмъ необходимымъ для современнаго флота, въ виду чего въ малую судостроительную программу и были включены ассигнованія на соотвѣтствующія работы.

Та же программа предусматриваетъ созданіе новой базы будущаго линейнаго Балтійскаго флота около Ревеля.

Кромѣ того въ малую программу включены ассигнованія на нѣкоторыя улучшенія Свеаборгскаго порта.

Б) *Черное море.* Главной базой Черноморскаго флота по прежнему остается Севастополь, который однако для удовлетворенія нуждъ строящейся боевой эскадры долженъ получить къ 1917 году дополнительное оборудованіе какъ ремонтныхъ мастерскихъ, такъ и въ отношеніи средствъ для снабженія судовъ всѣми необходимыми запасами.

Другая наша база на Черномъ морѣ — Николаевскій портъ, является базой судостроительной и какъ таковая также должна быть расширена въ соотвѣтствіи съ потребностями новаго судостроенія, что и предусматривается упомянутыми законами.

В) *Тихій океанъ.* Въ Тихомъ океанѣ предположено нѣкоторое расширеніе Владивостокскаго порта.

III. Расширеніе казенныхъ заводовъ.

Для выполненія изложенной судостроительной программы необходимо было прежде всего привести въ соотвѣтствующее положеніе заводы Морского Вѣдомства — Обуховскій сталелитейный и судостроительные — Балтійскій и Адмиралтейскій. Первый приспособленъ для усиленнаго производства орудій крупнаго калибра, въ послѣднихъ — устроены новые стапеля и мастерскія, такъ какъ старые по своимъ размѣрамъ не были пригодны для постройки военныхъ судовъ столь значительныхъ размѣровъ какъ суда, предусмотрѣнныя малой программой.

Названія новыхъ судовъ.

Основатель нашего флота Императоръ Петръ Великій вкладывалъ глубокій смыслъ въ наименованіе кораблей: историческіе документы свидѣтельствуютъ о заботахъ Царя заложить въ эти имена опредѣленную идею военнаго и особенно морского могущества Россіи.

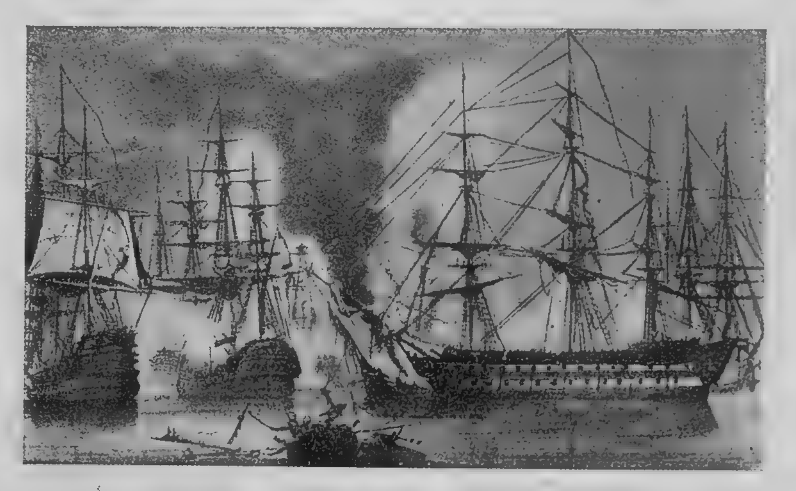
Впослѣдствіи наименованія эти преемственно передавались вновь строящимся кораблямъ, но одновременно появлялись и новыя имена, въ честь новыхъ побѣдъ, въ честь святыхъ, празднованіе памяти которыхъ совпадало съ днемъ какого-либо сраженія, или же въ честь героевъ, прославившихъ русское оружіе. Этимъ проводилась новая идея, устанавливающая боевыя традиціи, укрѣпляющая воинскій духъ на судахъ.

Но періодическое ослабленіе морской идеи въ Россіи было тѣсно связано съ уменьшеніемъ числа судовъ, вслѣдствіе чего имена нѣкоторыхъ изъ нихъ совсѣмъ исчезли, а съ другой стороны при послѣдующемъ возсозданіи флота часто появлялись новыя названія кораблей, совершенно не имѣвшія историческаго значенія. Такимъ образомъ многіе дѣйствительные подвиги и выдающіяся событія постепенно переходили въ область преданія и окончательно забывались.

Прямымъ слѣдствіемъ этого и явилось то, что наименованія вновь строящихся судовъ многимъ совершенно неиз-

вѣстны, между тѣмъ какъ они даны въ память тѣхъ героевъ и выдающихся событій, которые никогда не должны забываться во флотѣ. Ниже помѣщаются краткія свѣдѣнія по этому предмету.

Линейные корабли: ГАНГУТЪ—мысъ, окруженный шхерами, которымъ оканчивается сѣверный берегъ Финскаго залива. 27 іюля 1714 г. у Гангута произошло извѣстное сраже-



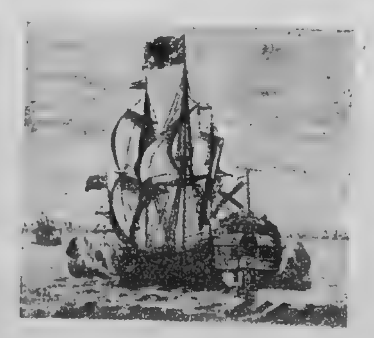
Корабль „Ган уть" въ Наваринскомъ бою.

ніе нашего галернаго флота со шведскимъ, окончившееся блестящей побѣдой молодого Петровскаго флота (въ настоящемъ году празднуется двухсотлѣтняя годовщина этого событія). Петръ Великій назвалъ его «первые плоды Россійскаго флота» и повелѣлъ флоту ежегодно въ этотъ день расцвѣчиваться флагами и производить салютъ въ 21 выстрѣлъ.

Суда съ наименованіемъ «ГАНГУТЪ» и «ПАНТЕЛЕЙМОНЪ» (память этого святого приходится 27 іюля) почти не переводятся въ спискахъ русскаго флота. Многія изъ нихъ отличились въ сраженіяхъ.

СЕВАСТОПОЛЬ — имя этого города дается кораблямъ въ память его 11-мѣсячной геройской обороны въ 1854—55 гг. отъ союзныхъ войскъ Англіи, Франціи, Сардиніи и Турціи, въ которой видную роль играли моряки. Этимъ именемъ назывался одинъ изъ броненосцевъ, который въ послѣднюю Русско-Японскую войну, будучи въ составѣ 1-й Тихоокеанской эскадры, не разъ отличился въ сраженіяхъ съ Японскимъ флотомъ.

ПОЛТАВА — губ. городъ, извѣстный побѣдой русскихъ войскъ 27 іюня 1709 года во время Великой Сѣверной войны.



Корабль „Полтава"

(времени Петра Великаго).

ПЕТРОПАВЛОВСКЪ — городъ Приморской области, на полуостровѣ Камчатка, на берегу Авачинской бухты. Въ 1854 году съ 18 по 22 августа портъ этотъ и находившіяся тамъ незначительныя русскія морскія силы (2 судна) подверглись нападенію англо-французской эскадры (6 судовъ); благодаря храбрости и мужеству защитниковъ Петропавловска, непріятель былъ отбитъ и удалился. Въ память геройской защиты Петропавловска небольшой горстью русскихъ моряковъ, его именемъ было названо нѣсколько кораблей; послѣдній изъ нихъ — эскадренный броненосецъ, погибъ, взорвавшись на японской минѣ въ Портъ-Ар-

турѣ 31 марта 1904 года вмѣстѣ съ доблестнымъ командующимъ флотомъ вице-адмираломъ Макаровымъ, почти со всѣмъ его штабомъ и личнымъ составомъ корабля.

Броненосные крейсера: НАВАРИНЪ — греческій городъ на юго-западномъ берегу полуострова Мореи; въ 1827 году 20 октября соединенный флотъ — англійскій (подъ флагомъ адмирала Кондрингтона, командовавшаго всѣми флотами),



Наваринское сраженіе.

французскій (адмиралъ Риньи) и русскій (контръ-адмиралъ Л. Л. Гейденъ), состоявшій всего изъ 26 кораблей, нанесъ полное пораженіе турецко-египетскому флоту, состоявшему изъ 82 кораблей. Въ память этой побѣды былъ названъ броненосецъ, геройски погибшій въ Цусимскомъ бою.

ИЗМАИЛЪ — городъ Бессарабской губерніи, въ Екатерининскія времена сильнѣйшая турецкая крѣпость на Дунаѣ. Въ 1790 году взятъ штурмомъ Суворовымъ, въ честь каковой побѣды русскаго оружія и дано это названіе.

КИНБУРНЪ — село Перекопскаго уѣзда, Таврической гу-

берніи. Близъ этого села, во время второй турецкой войны, турки были совершенно разбиты нашими войсками подъ начальствомъ Суворова, получившаго при этомъ двѣ раны. Успѣху русскихъ сухопутныхъ силъ много помогъ геройскій подвигъ лейтенанта Ломбардо (см. ниже это имя), заставившаго турецкій флотъ отступить, благодаря чему непріятельская армія, лишенная поддержки съ моря, была обречена на полное уничтоженіе.

БОРОДИНО — село подъ Москвой, гдѣ произошло сраженіе 26 августа 1812 года съ войсками Наполеона. Броненосецъ того же наименованія геройски погибъ въ бою при Цусимѣ 14 мая 1905 года.

Легкіе крейсера: АДМИРАЛЪ ЛАЗАРЕВЪ — Михаилъ Петровичъ, адмиралъ русскаго флота, главный командиръ Черноморскаго флота, въ теченіе 18 лѣтъ занимавшій этотъ постъ и создавшій извѣстную Лазаревскую школу — учениками его были Нахимовъ, Корниловъ, Бутаковъ и др.



Адмиралъ М. П. Лазаревъ.

Съ 1813 года по 1825 годъ находился почти въ непрерывномъ заграничномъ плаваніи, при чемъ открылъ многіе острова. Въ 1827 году, командуя кораблемъ «АЗОВЪ», участвовалъ въ Наваринскомъ сраженіи, за которое награжденъ орденомъ св. Георгія 4 степени. Съ 1833 г. по 1850 г. Черноморскій флотъ плавалъ ежегодно подъ его флагомъ; въ 1833 году со своей эскадрой онъ оказывалъ поддержку Султану противъ возмутившагося египетскаго паши. Въ 1851 году скончался.

Важнѣйшею заслугою адмирала было необыкновенно благотворное вліяніе на духъ всего личнаго состава служащихъ. Обладая высокимъ военно-педагогическимъ талантомъ, Лазаревъ съ умѣньемъ и любовью развивалъ природныя способности каждаго изъ своихъ подчиненныхъ, направляя ихъ къ пользѣ общаго дѣла. Одушевленные такими чувствами, всѣ служившіе подъ его начальствомъ, несмотря на разность ихъ характеровъ и способностей, составляли одну дружную семью, всецѣло преданную службѣ и ревностно трудящуюся для славы родного флота и Россіи. Подчиняясь нравственному вліянію горячо любимаго начальника, всякій изъ его подчиненныхъ имѣлъ твердое убѣжденіе въ томъ, что въ морской службѣ мелочей не существуетъ, потому что самый незначительный недостатокъ можетъ имѣть гибельныя послѣдствія. На этомъ основаніи строгая служебная исполнительность, полное вниманіе къ своему дѣлу и заботливость объ его усовершенствованіи составляла долгъ каждаго служащаго, отъ низшихъ чиновъ до высшихъ.

Благотворное вліяніе Лазарева не исчезло съ его кончиною. Герои Синопа и Севастополя были непосредственными учениками Михаила Петровича, дѣйствовавшими по внушеннымъ имъ чувствамъ и правиламъ.

Въ память адмирала его именемъ былъ названъ броненосный фрегатъ.



Синопскій бой 18 ноября 1853 г.

АДМИРАЛЪ НАХИМОВЪ — Павелъ Степановичъ, герой Синопа и Севастополя. Вышелъ въ мичманы въ 1822 году и участвовалъ въ Наваринскомъ сраженіи, за которое награжденъ былъ орденомъ св. Георгія 4 степени и произведенъ въ капитанъ-лейтенанты. Въ этомъ же году, 24 лѣтъ, Павелъ



Степановичъ былъ назначенъ командиромъ корвета «НАВАРИНЪ», а затѣмъ въ 1832 г. фрегата «ПАЛЛАДА». 18 ноября 1853 г., командуя русскимъ флотомъ, уничтожилъ турецкую эскадру подъ Синопомъ. Награжденъ орденомъ св. Георгія 2 ст.

Синопскимъ боемъ закончилась морская дѣятельность Нахимова, вскорѣ Севастополь былъ осажденъ, и онъ былъ

назначенъ начальникомъ обороны южной стороны. Здѣсь проявилась необычайная дѣятельность и неутомимость адмирала. Нахимовъ былъ всюду и вездѣ своимъ примѣромъ воодушевлялъ, помогалъ словомъ и дѣломъ; результатомъ общихъ усилій было то, что когда 5 октября непріятель началъ съ моря и съ суши бомбардировку, севастопольцы были совершенно готовы его встрѣтить.

Какъ характеристику взглядовъ современниковъ на Нахимова, интересно привести слѣдующее письмо В. К. Константина Николаевича къ нему въ Севастополь: «Я вмѣняю себѣ въ удовольствіе выразить вамъ нынѣ личныя чувства мои и всего Балтійскаго флота. Мы уважаемъ васъ за ваше доблестное служеніе; мы гордимся вами и вашею славою, какъ украшеніемъ нашего флота; мы любимъ васъ какъ почтеннаго товарища, который сдружился съ моремъ и въ морякахъ видитъ друзей своихъ. Исторія флота скажетъ о вашихъ подвигахъ дѣтямъ нашимъ, но она скажетъ также, что моряки-современники вполнѣ цѣнили и понимали васъ»...

28 марта 1855 года Павелъ Степановичъ произведенъ былъ въ адмиралы, а 28 іюня онъ былъ смертельно раненъ на Корниловскомъ бастіонѣ. Тѣло его погребено вмѣстѣ съ Лазаревымъ, въ Севастополѣ, въ соборѣ Св. Владиміра.

Нахимовъ не забывается во флотѣ: именемъ его былъ названъ броненосный крейсеръ, геройски погибшій въ Цусимскомъ бою въ послѣднюю войну съ Японіей. Въ Севастополѣ противъ Графской пристани ему воздвигнутъ величественный памятникъ.

АДМИРАЛЪ БУТАКОВЪ — Григорій Ивановичъ, ученикъ Лазарева и создатель школы того же духа въ Балтійскомъ флотѣ, получившей имя Бутаковской.

Во время Восточной войны, командовалъ пароходомъ-фрегатомъ «ВЛАДИМІРЪ», на которомъ взялъ въ плѣнъ ту-

рецкій пароходъ «ПЕРВАЗЪ-БАХРИ»; за это дѣло награжденъ орденомъ св. Георгія 4 степени.

Съ началомъ осады Севастополя до самого конца ея Бутаковъ принималъ въ ней дѣятельное участіе; командуя все тѣмъ же «Владиміромъ», онъ не разъ дѣлалъ смѣлые набѣги на отдѣльныя непріятельскія суда въ виду англо-фран-



Адмиралъ Г. И. Бутаковъ.

цузской эскадры. Кромѣ того онъ участвовалъ во всѣхъ выдающихся береговыхъ вылазкахъ противъ непріятеля, поддерживая войска съ моря. Бутаковъ неоднократно просилъ Нахимова перевести его на сушу, но получалъ отказъ: «Васъ надо сохранить для будущаго флота», — отвѣчалъ ему Нахимовъ. За эти военныя дѣйствія Бутаковъ получилъ послѣдовательно слѣдующія награды: производство въ капитаны I-го ранга, орденъ св. Анны съ короною, золотую саблю «за храбрость» и орденъ св. Владиміра съ бантомъ и 5 сентября 1855 года пожалованъ былъ во флигель-адъютанты.

По окончаніи войны Г. И. въ продолженіе 16-лѣтняго, почти безпрерывнаго, командованія въ Балтійскомъ морѣ эскадрою изъ паровыхъ и броненосныхъ судовъ, выступилъ въ роли учителя и воспитателя цѣлаго поколѣнія моряковъ. Время это было переходнымъ отъ деревянныхъ парусныхъ судовъ къ желѣзнымъ паровымъ и затѣмъ къ броненосцамъ; новые типы судовъ требовали новыхъ пріемовъ для управленія ими, пришлось создавать особыя эволюціонныя и тактическія правила и испытывать ихъ въ примѣненіи къ дѣлу, обучать команды, дѣйствовать усовершенствованной артиллеріей, которая только что была введена во флотѣ и т. п. Такая трудная и сложная задача, благодаря необычайной энергіи, глубокимъ познаніямъ и неусыпной дѣятельности Бутакова, была имъ блистательно выполнена, при чемъ оцѣнена была не только своими, но и иностранцами: посмотрѣть на практическую эскадру въ Транзундѣ пріѣзжали изъ-за границы.

Изданныя во время командованія практическою эскадрою сочиненія Бутакова: «Новыя основанія пароходной тактики» и «Книга эволюціонныхъ сигналовъ» составили весьма цѣнный вкладъ въ русскую морскую литературу и вызвали лестные отзывы о нихъ иностранцевъ, а написанныя имъ за это время инструкціи и отданные по эскадрѣ приказы, помимо спеціальнаго значенія и пользы принесенной ими въ свое время, имѣютъ и теперь большое воспитательное значеніе. Признавая необходимость распространенія въ средѣ моряковъ морскихъ тактическихъ свѣдѣній, Бутаковъ съ особеннымъ интересомъ слѣдилъ за введеніемъ у насъ военно-морской игры, составилъ для нея основныя правила, устроилъ первыя собранія и, предсѣдательствуя въ нихъ, руководилъ занятіями, сообщая имъ живой интересъ своими глубокими познаніями и многолѣтнею опытностью.

31 мая 1882 года Г. И. Бутаковъ, будучи полнымъ адмираломъ и членомъ Государственнаго Совѣта, скончался въ С.-Петербургѣ.

АДМИРАЛЪ СПИРИДОВЪ — Григорій Петровичъ, герой Чесменскаго сраженія, родился въ 1713 году. Вся жизнь его протекла на морѣ; съ десятилѣтняго возраста онъ поступилъ во флотъ волонтеромъ. Въ 1728 году Спиридовъ былъ при-



Адмиралъ Г. П. Спиридовъ.

нятъ на дѣйствительную службу гардемариномъ и черезъ пять лѣтъ произведенъ въ мичманы; плавалъ въ Каспійскомъ и Балтійскомъ моряхъ. Затѣмъ въ 1760 и 1761 гг. принималъ участіе въ Семилѣтней войнѣ.

Въ 1769 году эскадра адмирала Спиридова была послана изъ Кронштадта въ Архипелагъ, гдѣ у Хіоса и Чесмы въ 1770 году былъ уничтоженъ весь турецкій флотъ. Имъ же былъ занятъ островъ Паросъ, на которомъ адмиралъ устроилъ базу для русскаго флота и возвелъ на немъ укрѣпленіе. Въ январѣ 1771 года Спиридовъ принялъ въ русское подданство 18 островов Архипелага. Умеръ въ Москвѣ въ 1790 году.

АДМИРАЛЪ ГРЕЙГЪ — Самуилъ Карловичъ, побѣдитель шведовъ при Гогландѣ.

Перешелъ на русскую службу изъ англійскаго флота въ 1764 году. Первыя пять лѣтъ командовалъ различными кораблями въ Балтійскомъ морѣ, участвовалъ въ Чесменскомъ сраженіи и за проявленную храбрость въ послѣднемъ награжденъ орденомъ св. Георгія 2 ст. и произве-



Чесменское сраженіе 24 Іюня 1770 г.

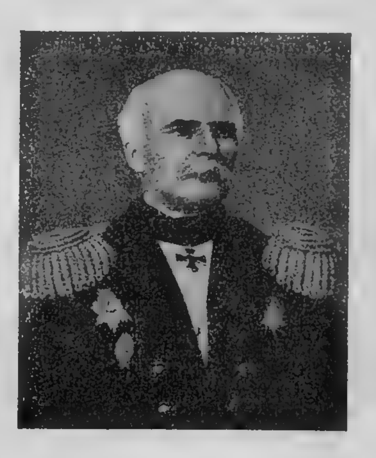
денъ въ контръ-адмиралы. Затѣмъ до 1773 года участвовалъ въ военныхъ дѣйствіяхъ въ Средиземномъ морѣ.

Въ 1788 году Грейгъ былъ назначенъ начальникомъ эскадры, которую предполагалось отправить въ Средиземное море, но вслѣдствіе начавшейся войны со Швеціей эскадра была оставлена въ Балтійскомъ морѣ, а начальникъ ея назначенъ командующимъ флотомъ для обороны Кронштадта и С.-Петербурга.

6-го іюля 1788 года Грейгъ атаковалъ шведскій флотъ у острова Гогланда, взялъ въ плѣнъ флагманскій непріятельскій корабль вмѣстѣ съ адмираломъ Вахтмейстеромъ и за-

ставилъ противника отступить и укрыться въ Свеаборгѣ. При блокадѣ шведскаго флота у Свеаборга Грейгъ захватилъ и сжегъ непріятельскій корабль «Густавъ Адольфъ». Скончался на своемъ флагманскомъ кораблѣ «Ростиславъ» 15 октября 1788 года. Тѣло его погребено въ Ревелѣ.

СВѢТЛАНА — имя это носилъ легкій крейсеръ, геройски погибшій въ Цусимскомъ сраженіи 15 мая 1905 года въ неравномъ бою съ нѣсколькими японскими крейсерами.



Адмиралъ Г. И. Невельской.

НЕВЕЛЬСКОЙ — Геннадій Ивановичъ, адмиралъ. Открылъ устье р. Амура. Его настойчивости, самоотверженности и многолѣтнимъ трудамъ на Дальнемъ Востокѣ Россія въ значительной степени обязана присоединеніемъ Пріамурскаго края.

Въ 1848 году, капитанъ-лейтенантомъ, онъ былъ назначенъ командиромъ транспорта «Байкалъ», отправлявшагося въ Камчатскую флотилію. Съ молодыхъ лѣтъ интересуясь Амурскимъ вопросомъ, изучивъ литературу занимавшаго его предмета, Г. И. пришелъ къ убѣжденію, что знаменитые

мореплаватели конца XVIII и начала XIX столѣтія Лаперузъ, Броутонъ и Крузенштернъ, утверждавшіе о недоступности устья рѣки Амура съ моря, ошибались.

Предпринявъ на свой рискъ изслѣдованіе лимана Амура, Невельской убѣдился въ вѣрности своихъ взглядовъ и, представивъ объ этомъ въ Петербургъ, докладывалъ о необходимости скорѣйшаго занятія устья и всей южной части нынѣшней Приморской области. Не получивъ на это разрѣшенія, Невельской на свой рискъ поднялъ на мысѣ Куегда русскій военный флагъ и, въ виду полнаго отсутствія китайскихъ войскъ, оставилъ при немъ 6 человѣкъ для охраны; такимъ образомъ былъ основанъ, нынѣ городъ, Николаевскъ. Дѣйствія эти были признаны въ Петербургѣ въ высшей степени дерзкими, и Невельского, какъ нарушителя Высочайшей воли, присудили къ разжалованію въ матросы, а Николаевскій постъ было рѣшено уничтожить. Но Императоръ Николай I посмотрѣлъ на это иначе: *«Гдѣ разъ поднятъ русскій флагъ, онъ уже спускаться не долженъ»* — соизволилъ сказать Государь и назвалъ поступокъ Невельского *«молодецкимъ, благороднымъ и патріотическимъ»*.

Такъ произошло по инициативѣ одного пламеннаго патріота, непобоявшагося самой строгой отвѣтственности за свои дѣйствія, окончательное утвержденіе Россіи на устьѣ Амура близъ того мѣста, гдѣ еще въ 1644 году казакъ Поярковъ съ вольницею, поставивъ острогъ, объявилъ гиляковъ подвластными русскому государству.

Въ 1876 году будучи полнымъ адмираломъ Г. И. Невельской скончался въ Петербургѣ, гдѣ и похороненъ въ Новодѣвичьемъ монастырѣ. Во Владивостокѣ и Николаевскѣ на Амурѣ, для увѣковѣченія памяти заслугъ Невельского, воздвигнуты памятники.

МУРАВЬЕВЪ-АМУРСКІЙ — графъ Николай Николаевичъ, Генералъ-Губернаторъ Восточной Сибири.

Въ исторіи расширенія нашихъ владѣній въ Сибири Муравьевъ сыгралъ выдающуюся роль: онъ вмѣстѣ съ капитанъ-лейтенантомъ Невельскимъ, изслѣдовавшимъ устье рѣки Амура, настоялъ на возвращеніи Россіи этой рѣки, уступленной Китаю въ 1689 году.

Благодаря его настоянію, фактъ занятія Невельскимъ устьевъ Амура былъ признанъ, и въ теченіе 1851—1853 гг. производились изслѣдованія лимана Амура, острова Сахалина, при чемъ въ этихъ мѣстахъ было основано нѣсколько русскихъ поселеній. Приближавшійся разрывъ съ Англіей и Франціей заставилъ правительство обратить вниманіе на защиту нашей Дальневосточной окраины. Единственнымъ удобнымъ путемъ, по которому можно было туда отправить войска, былъ водный путь по рѣкѣ Амуру, а потому Императоръ Николай I-й 2-го января 1854 года разрѣшилъ Муравьеву произвести первый сплавъ войскъ по этой рѣкѣ и предоставилъ ему право вести переговоры съ Китаемъ по разграниченію нашей восточной окраины. Только 16 мая 1858 года Муравьевъ заключилъ Айгунскій трактатъ, по которому Амуръ до самаго устья сдѣлался границей Россіи съ Китайской Имперіей. За такую выдающуюся заслугу Муравьевъ былъ пожалованъ графскимъ титуломъ съ присоединеніемъ къ фамиліи Амурскій. Для охраны Амура Н. Н. выхлопоталъ разрѣшеніе на освобожденіе Нерчинскихъ крестьянъ отъ обязательныхъ работъ въ рудникахъ и на сформированіе изъ нихъ 12,000 корпуса казачьяго войска.

Въ 1861 году Муравьевъ оставилъ постъ генералъ-губернатора Восточной Сибири и былъ назначенъ членомъ Государственнаго Совѣта. Черезъ двадцать лѣтъ 18-го ноября 1881 года графъ Муравьевъ-Амурскій скончался въ Парижѣ,



Истребленіе Турецкаго флота при Чесмѣ 26 іюня 1770 г.

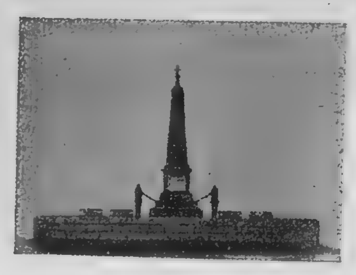
гдѣ и похороненъ на Монмартрскомъ кладбищѣ. Въ 1891 году въ городѣ Хабаровскѣ на берегу рѣки Амура ему воздвигнутъ памятникъ.

Эскадренные миноносцы: ЛЕЙТЕНАНТЪ ИЛЬИНЪ — Дмитрій Сергѣевичъ, участникъ Морейской экспедиціи и герой Чесменскаго сраженія. Въ этомъ сраженіи лейтенантъ Ильинъ командовалъ брандеромъ, который одинъ изъ четырехъ, посланныхъ графомъ Орловымъ на стоявшій на якорѣ турецкій флотъ, исполнилъ успѣшно свою задачу. Сцѣпившись съ большимъ турецкимъ кораблемъ, лейтенантъ Ильинъ зажегъ свой брандеръ, отъѣхалъ на шлюпкѣ и оставался недалеко до выясненія, каково будетъ его дѣйствіе. Подвигъ этотъ требовалъ отчаянной храбрости, соединенной съ полнымъ вниманіемъ ко всѣмъ подробностямъ исполняемаго имъ дѣла. Результатомъ атаки брандеровъ было полное уничтоженіе турецкаго флота: огонь быстро распространился по всей непріятельской линіи, начались взрывы и скоро бухта покрылась догорающими днищами и обломками судовъ и рангоута, на которыхъ держались немногіе изъ турокъ, спасшіеся послѣ взрывовъ. У непріятеля сгорѣло 15 кораблей, 6 фрегатовъ и 50 мелкихъ судовъ. Остальныя турецкія суда: 1 корабль и 6 галеръ были захвачены нами въ плѣнъ. За этотъ подвигъ лейтенантъ Ильинъ былъ награжденъ орденомъ св. Георгія 4 степени.

Въ 1777 году онъ принужденъ былъ изъ-за болѣзни выйти въ отставку и поселиться въ своемъ маленькомъ имѣніи Новгородской губерніи. Не имѣя личныхъ средствъ герой Чесмы, прославившій своимъ подвигомъ русскій флотъ, умеръ въ большой бѣдности въ 1803 году. Тѣло его погребено въ его имѣніи при церкви.

Въ настоящее время, взамѣнъ устарѣвшей простой каменной плиты, на могилѣ Д. С. Ильина установленъ памят-

никъ, по Высочайше утвержденному, нынѣ благополучно царствующимъ Государемъ Императоромъ, рисунку.



Памятникъ лейтенанту Д. С. Ильину

Въ память геройскаго подвига, совершеннаго лейтенантомъ Ильинымъ при Чесмѣ, именемъ его былъ названъ, построенный въ 1886 году, сданный уже теперь въ портъ. минный крейсеръ.

КАПИТАНЪ КОНОНЪ ЗОТОВЪ — сынъ перваго учителя Великаго Петра, Никиты Моисеевича Зотова, одинъ изъ первыхъ добровольцевъ, отправившихся въ Англію «служить на корабляхъ».

Черезъ годъ послѣ отъѣзда изъ Россіи, Кононъ Зотовъ прислалъ отцу письмо, въ которомъ просилъ разрѣшенія остаться еще за границей для дальнѣйшаго изученія морского дѣла. О просьбѣ сына отецъ лично доложилъ Петру Великому на одномъ придворномъ обѣдѣ. Обрадованный рвеніемъ молодого волонтера, Царь разрѣшилъ ему остаться въ Англіи. Сообщая объ этомъ сыну, Никита Моисеевичъ писалъ: «Письмо твое изволилъ Государь Великій вычесть и со премногою милостью тебя хвалить и за перваго охотника на тѣ его государскія любимыя дѣла вмѣстѣ съ десницею своею то письмо благословить и про твое недостойное такія превысокія милости здоровьишко пить кубокъ венгерскаго».

8*

Вернувшись изъ Англіи, Зотовъ былъ привлеченъ Петромъ I къ работѣ по составленію Морского Устава и Регламента, при чемъ имъ былъ написанъ рядъ сочиненій по морскимъ наукамъ, явившихся первыми русскими морскими трудами. Имъ были написаны: первая морская практика, первая морская тактика, первая лоція и рядъ уставовъ по торговлѣ, коммерческому и торговому мореплаванію. Долгое время русскіе моряки учились и пользовались этими пособіями. Нѣкоторыя изъ нихъ были по нѣсколько разъ переизданы. Но не только на научномъ поприщѣ отличался Кононъ Зотовъ. Командуя во время Сѣверной войны боевыми судами, онъ неоднократно проявилъ свою храбрость, распорядительность и хладнокровіе.

Особенно отличился Кононъ Зотовъ въ бою со шведской эскадрой въ Балтійскомъ морѣ между островами Готландомъ и Эзелемъ, гдѣ, командуя кораблемъ «Девонширъ», онъ взялъ въ плѣнъ фрегатъ «Карлскронъ Вопенъ» и способствовалъ плѣненію корабля «Вахтмейстеръ» и брига «Бернгардусъ».

Въ 1742 году, будучи контръ-адмираломъ, Кононъ Зотовъ скончался въ Ораніенбаумѣ.

КАПИТАНЪ 2-го РАНГА КИНСБЕРГЕНЪ — Янъ-Генрихъ, родомъ голландецъ, съ 1767 года находился на русской службѣ, проявилъ блестящія военныя способности: съ ничтожными силами только что созданнаго Черноморскаго флота одержалъ двѣ побѣды надъ турками. 27 іюня 1773 года съ однимъ фрегатомъ и двумя малыми судами разбилъ турецкій флотъ изъ трехъ фрегатовъ и шебеки у Балаклавы, а черезъ два мѣсяца у Суджукъ-Кале вступилъ въ бой и нанесъ пораженіе гораздо сильнѣйшему чѣмъ его отрядъ турецкому флоту, шедшему съ десантомъ для высадки въ Крыму.

Значеніе послѣдней побѣды было огромно. Кинсбергенъ

не далъ возможности туркамъ высадить свои войска на крымскомъ побережьѣ и поднять противъ насъ татаръ. Принципы, которые примѣнилъ Кинсбергенъ во время послѣдняго сраженія, описаны въ его морской тактикѣ, которая была переведена на всѣ иностранные языки, въ томъ числѣ и на русскій. Тактика эта долгое время служила руководствомъ веденія боя для всѣхъ моряковъ и пользовалась большою популярностью среди нихъ.

За свои подвиги Кинсбергенъ былъ награжденъ орденами св. Георгія 4-й степени и 3-й степени и слѣдующимъ чиномъ.

По заключеніи Кучукъ-Кайнарджійскаго мира, Кинсбергенъ, несмотря на неоднократныя предложенія остаться въ Россіи, покинулъ ее и опять возвратился въ Голландскій флотъ, въ которомъ дослужился до адмирала.

Кинсбергенъ извѣстенъ также своими многими учеными трудами по морскимъ вопросамъ.

КАПИТАНЪ КРОУНЪ — имя этого героя до сихъ поръ не было увѣковѣчено, между тѣмъ оно по справедливости можетъ быть поставлено въ первые ряды по количеству подвиговъ, совершенныхъ имъ въ войну со Швеціей 1788—90 годовъ.

Романъ Васильевичъ Кроунъ, родомъ англичанинъ, былъ принятъ на русскую службу во флотъ съ чиномъ лейтенанта и въ тотъ же годъ былъ произведенъ въ капитанъ-лейтенанты. Будучи командиромъ купленнаго въ Англіи катера «Меркурій», крейсеровалъ на немъ въ Балтійскомъ морѣ, гдѣ взялъ призами 29 шведскихъ коммерческихъ судовъ. Въ 1789 году 29 апрѣля послѣ «довольнаго сопротивленія» взялъ съ боя 40-пушечный фрегатъ «Венусъ», за что былъ награжденъ орденомъ св. Георгія 4 степени и произведенъ въ капитаны 2-го ранга.

Въ 1790 году въ составѣ эскадры адмирала Чичагова Кроунъ участвовалъ въ Ревельскомъ сраженіи и получилъ за него золотую шпагу съ надписью «за храбрость».

22-го іюня участвовалъ въ Выборгскомъ сраженіи, въ которомъ имѣлъ подъ своею командою отрядъ мелкихъ судовъ, потопилъ 15 непріятельскихъ судовъ гребной флотиліи, взялъ катеръ «Луиза-Ульрика», 4 галеры, транспортъ и канонерскую лодку. Въ награду за столь блестящія дѣла былъ пожалованъ орденомъ св. Владиміра 3 степени. Преслѣдуя непріятеля, Кроунъ у самаго Свеаборга взялъ въ плѣнъ шведскій 64-хъ пушечный корабль «Ретвизанъ» и «за отличную храбрость» былъ произведенъ въ капитаны 1-го ранга.

Необходимо упомянуть, что всѣ взятые имъ крупные трофеи были значительно сильнѣе его судовъ. Такъ, командуя бригомъ «Меркурій», онъ взялъ въ плѣнъ фрегатъ «Венусъ», командуя фрегатомъ «Венусъ», взялъ въ плѣнъ корабль «Ретвизанъ».

По окончаніи войны дальнѣйшая его служба протекала въ Балтійскомъ и Черномъ моряхъ. Во время разрыва съ Англіей онъ вмѣстѣ со своими соотечественниками былъ высланъ изъ предѣловъ Россіи, но послѣ заключенія мира снова вернулся и поступилъ во флотъ съ прежнимъ чиномъ. Въ 1824 году Кроунъ былъ произведенъ въ адмиралы, оставаясь все еще великобританскимъ подданнымъ, и лишь въ 1830 году принялъ русское подданство.

КАПИТАНЪ БЕЛЛИ — Григорій (Генрихъ) Григорьевичъ, перешелъ изъ англійскаго флота въ русскій съ чиномъ мичмана. Назначенный въ Донскую флотилію, онъ оставался въ ней въ продолженіе всей первой турецкой войны въ царствованіе Екатерины II. Во время второй турецкой войны Белли, будучи уже лейтенантомъ, командовалъ

сперва шхуною «Побѣдославъ-Дунайскій», а затѣмъ репетичнымъ судномъ «Полоцкъ». На этихъ судахъ онъ участвовалъ въ слѣдующихъ сраженіяхъ: при Федониси (13 іюля 1788 г.), въ Керченскомъ проливѣ (8 іюля 1790 года), у Годжибея (28 и 29 августа 1790 года) и у мыса Каліакріи (3 іюля 1791 г.).

За послѣднее сраженіе былъ награжденъ орденомъ св. Владиміра 4 степени. Во время Архипелагской экспедиціи адмирала Ушакова въ 1798 году, предпринятой съ цѣлью освобожденія Іонической республики отъ власти французовъ, Белли сперва командовалъ фрегатомъ «Счастливый». На немъ онъ проявлялъ изумительную храбрость и отвагу, хладнокровіе и безстрашіе при атакахъ и взятіи крѣпостей Цериго, Капсало, Занте, Кафалоніи, Корфу, Капунъ, Катаро и Курцало. Имъ были взяты съ боя въ плѣнъ французскій бригъ «Александръ», шхуна «Азардъ» и нѣсколько мелкихъ судовъ.

За эти подвиги Белли былъ награжденъ орденомъ св. Анны 2 степени.

Произведенный въ капитаны 2-го ранга, Белли въ 1799 году получилъ въ командованіе десантный отрядъ съ приказаніемъ подавить возстаніе въ Неаполитанскомъ королевствѣ.

Высадившись на итальянскій берегъ и овладѣвъ городомъ Фоджіо, онъ двинулся къ Неаполю, возстанавливая вездѣ по пути королевскую власть. Белли побѣдоносно подошелъ къ столицѣ королевства, вытѣснилъ изъ нея французскій отрядъ, укрывавшійся въ крѣпости Сантъ-Эльми, и овладѣлъ Неаполемъ 3 іюля 1799 года.

За взятіе Неаполя Белли былъ пожалованъ небывалой для его чина наградою — орденомъ св. Анны 1 степени при слѣдующей резолюціи Императора Павла I-го — «Белли

хотѣлъ удивить меня, и я его удивлю». Въ рескриптѣ Суворову Государь писалъ: «Сдѣланное Белли въ Неаполѣ доказываетъ, что русскіе люди на войнѣ всѣхъ прочихъ бить будутъ, да и тѣхъ кто съ ними, тому же научатъ».

Въ 1803 году Белли былъ произведенъ въ капитаны 1-го ранга, а въ слѣдующемъ году, командуя кораблемъ «Азія», во второй разъ пришелъ въ Архипелагъ. Съ прибытіемъ эскадры Сенявина въ Средиземное море Белли принялъ участіе въ очищеніи отъ французовъ береговъ Адріатическаго моря. Въ 1806 году онъ овладѣлъ областью Боко-ди-Катаро, городомъ и крѣпостью Курцало и островомъ Лисса, кромѣ того онъ принималъ участіе въ блокадѣ острова Патраса и въ Афонскомъ сраженіи.

По окончаніи войны Белли почти все время прослужилъ въ Черномъ морѣ. Произведенный въ 1816 году въ контръ-адмиралы, онъ командовалъ 3-ей Черноморской флотской дивизіей. Скончался въ 1826 г. въ Николаевѣ.

КАПИТАНЪ ИЗЫЛЬМЕТЬЕВЪ — Иванъ Николаевичъ, командиръ 44-хъ пушечнаго фрегата «Аврора», принимавшій дѣятельное участіе въ отраженіи отъ Петропавловска англо-французской эскадры. Въ 1853 году, назначенный командиромъ «Авроры», совершилъ переходъ въ Тихій океанъ вокругъ мыса Горнъ, и по пути зайдя въ Каллао засталъ тамъ англо-французскую эскадру. Хотя война еще не была объявлена, но отношенія Россіи съ Англіей и Франціей были настолько натянуты, что открытіе военныхъ дѣйствій было неминуемо, и потому союзники рѣшили, впредь до окончательнаго выясненія политическаго положенія, задержать фрегатъ. Узнавъ случайно о намѣреніи союзниковъ, Изыльметьевъ, чтобы не вызвать подозрѣній у будущихъ своихъ противниковъ, гребными шлюпками отбуксировалъ за корму свой фрегатъ, оставляя его въ томъ же направленіи, какъ

онъ стоялъ на якорѣ, въ море, поставилъ паруса и благополучно ушелъ отъ англо-французской эскадры.

Когда «Аврора» пришла въ Петропавловскъ, война уже была объявлена. Здѣсь Изыльметьевъ своимъ мужествомъ и хладнокровіемъ вдохнулъ во всѣхъ защитниковъ Петропавловска вѣру въ свои силы.

Ему Петропавловскъ обязанъ тѣмъ, что едва непріятель сбивалъ батарею, какъ она уже вновь готова была къ дѣйствію.

Въ 1855 году весной, Изыльметьевъ, въ составѣ отряда контръ-адмирала Завойко, «пропилившись» черезъ ледъ, вошелъ на своемъ фрегатѣ «Аврора» въ Амурскій лиманъ. Въ заливѣ Де-Кастри онъ принялъ участіе въ перестрѣлкѣ съ англійской эскадрой. Въ 1856 году былъ переведенъ въ Балтійское море, гдѣ до 1864 года командовалъ различными судами. Въ этомъ же году онъ былъ произведенъ въ контръ-адмиралы и назначенъ начальникомъ Штаба Кронштадтскаго порта и младшимъ флагманомъ. Оставаясь въ этой должности, Изыльметьевъ скончался въ 1870 году.

Онъ оставилъ по себѣ память, какъ о въ высшей степени скромномъ человѣкѣ, тихомъ и молчаливомъ въ обычное время, но находчивомъ и незамѣнимомъ въ обстоятельствахъ чрезвычайныхъ.

КАПИТАНЪ КЕРНЪ — командиръ геройски погибшаго въ бою при Цусимѣ, 15 мая 1905 года, миноносца «Громкій», проявилъ рѣдкое хладнокровіе и отвагу. Японцы въ своихъ реляціяхъ съ восторгомъ отзываются о дѣйствіяхъ «Громкаго» и его командира. Миноносецъ, уже подбитый, съ выбывшимъ наполовину изъ строя личнымъ составомъ, въ продолженіи трехъ часовъ геройски отбивался отъ двухъ сильнѣйшихъ японскихъ миноносцевъ и, наконецъ, выпустивъ послѣдній снарядъ, пошелъ ко дну

съ прибитымъ къ мачтѣ Андреевскимъ флагомъ. Участь своего миноносца раздѣлилъ и капитанъ 2-го ранга Кернъ, убитый непріятельскимъ снарядомъ.

ЛЕЙТЕНАНТЪ ДУБАСОВЪ — Ѳедоръ Васильевичъ, герой послѣдней турецкой войны, командовавшій въ началѣ войны миннымъ катеромъ, на которомъ и проявилъ беззавѣтную храбрость, распорядительность и удивительное хладнокровіе.



Подвигъ лейтенанта Ѳ. В. Дубасова 14 мая 1877 г. на Дунаѣ.

Первымъ боевымъ дѣломъ Дубасова была постановка минъ загражденія, въ Мачинскомъ рукавѣ, въ устьѣ Дуная противъ Браилова. Эта постановка произведена была съ трехъ паровыхъ катеровъ подъ жестокимъ огнемъ непріятеля и обезпечила за русскими обладаніе Барбашскимъ мостомъ. Не желая довольствоваться одними пассивными дѣйствіями, Дубасовъ вмѣстѣ съ лейтенантомъ Шестаковымъ и мичманами Персинымъ и Балемъ, въ ночь на 14-е мая 1877 года, атаковалъ на четырехъ катерахъ, вооруженныхъ шестовыми минами, турецкія суда, стоявшія въ томъ же рукавѣ. Результатомъ атаки было потопленіе турец-

каго броненосца «Сеифъ» безъ всякой потери съ нашей стороны. За этотъ подвигъ Дубасовъ былъ награжденъ орденомъ св. Георгія 4 степени. Вскорѣ онъ былъ назначенъ командиромъ румынской канонерской лодки «Великій князь Николай», на которой принималъ участіе въ военныхъ дѣйствіяхъ на Дунаѣ, за каковыя былъ награжденъ орденомъ св. Владиміра 4 степени съ мечами, произведенъ за отличіе въ капитанъ-лейтенанты и пожалованъ въ званіе флигель-адъютанта. По окончаніи войны Дубасовъ былъ возвращенъ въ Балтійское море, гдѣ послѣдовательно командовалъ слѣдующими судами: крейсеромъ «Африка», фрегатомъ «Свѣтлана» и «Владиміръ Мономахъ», кораблемъ «Петръ Великій» и броненосцемъ «Не тронь меня».

Въ 1893 году Дубасовъ былъ произведенъ въ контръ-адмиралы, въ 1897 году назначенъ младшимъ флагманомъ эскадры Тихаго океана, а въ августѣ того же года командующимъ ею. Во время его командованія эскадрою произошло занятіе Россіей Портъ-Артура и Таліенвана.

Послѣдніе годы, начиная съ 1899 года, Дубасовъ оставался въ Петербургѣ, гдѣ занималъ высшія мѣста въ центральныхъ учрежденіяхъ Министерства. Умеръ въ 1912 году членомъ Государственнаго Совѣта и генералъ-адъютантомъ.

ЛЕЙТЕНАНТЪ ЛОМБАРДО — герой Кинбурнскаго сраженія — проявилъ чудеса храбрости при сраженіи съ турками.

Въ 1787 году подъ Кинбурномъ, когда турки съ превосходными силами были уже близки къ успѣху, благодаря поддержкѣ сильнымъ огнемъ своихъ судовъ, съ моря бившихъ во флангъ Суворова, Ломбардо придавъ своей галерѣ «Десна», которой онъ командовалъ, видъ брандера, смѣло бросился по собственной инціативѣ на турецкія

суда. Опасаясь взрыва, турки спѣшно стали обрубать канаты и въ безпорядкѣ бросились подъ защиту Очакова, прекративъ этимъ поддержку своего десанта. Въ своемъ донесеніи Потемкинъ про подвигъ Ломбардо писалъ: «Суда непріятельскія, примѣтя сіе стремленіе, удалились къ своему флоту и были преслѣдованы галерой, которая вступила со всѣми ими въ сраженіе, продолжавшееся около двухъ часовъ, гдѣ и Очаковскія батареи дѣйствовали; по довольномъ сраженіи галера прибыла при торжественныхъ восклицаніяхъ подъ крѣпость Кинсбурнъ»».

Смѣлый маневръ храбраго лейтенанта сильно отразился на нашемъ успѣхѣ въ сухопутномъ бою. Когда новый ударъ Суворова опрокинулъ врага, то послѣдній, не имѣя возможности переправиться на судахъ, былъ оттѣсненъ къ морю и почти цѣликомъ истребленъ и захваченъ въ плѣнъ. Увѣдомляя о побѣдѣ, Суворовъ писалъ: «если бы мы не ударили въ адъ, то клянусь адъ поглотилъ бы насъ» и называя здѣсь Ломбардо истиннымъ героемъ, просилъ о награжденіи его чиномъ лейтенанта и орденомъ св. Георгія 4 степени, что и было исполнено. Впослѣдствіи Ломбардо неоднократно отличался подвигами у Очакова, на Дунаѣ, при взятіи города Тульчи и при штурмѣ Измаила.

ОРФЕЙ — 20 пушечный бригъ, въ войну съ Турціей 1828—1829 г.г. подъ командою капитана-лейтенанта Колтовского отличился цѣлымъ рядомъ смѣлыхъ поисковъ и боевъ при блокадѣ и взятіи крѣпостей: Кюстенджи, Инады, Пендеракліи, Синопа, Ахіолло. Кромѣ того, имъ было взято нѣсколько судовъ въ плѣнъ, нѣсколько утоплено и сожжено, за что командиръ его награжденъ былъ орденомъ св. Георгія 4 степени.

ГРОМЪ — наименованіе это дается уже четвертому кораблю. Первый корабль своимъ мѣткимъ огнемъ зажегъ при

Чесмѣ половину турецкаго флота, онъ же отличился при атакахъ на крѣпости: Лемносъ, Мителена и Будурмъ. Второй корабль, того же имени, участвовалъ въ Роченсальмскомъ сраженіи, въ которомъ своимъ огнемъ не мало помогъ разгрому шведской эскадры Эренсверда. Третій корабль принималъ участіе во время взятія крѣпости Ленкоранъ.

ЗАБІЯКА — 18 пушечный катеръ, участвовалъ въ Патрасскомъ сраженіи и при взятіи крѣпости Бейрутъ. Второй корабль того же имени участвовалъ при оборонѣ Портъ-Артура.

ПОБѢДИТЕЛЬ — бомбардирскій корабль, отличился въ сраженіяхъ при Барезундѣ и Выборгѣ въ 1789—90 г.г.

ЛЕТУНЪ — 16-пушечный бригъ, въ войну съ Франціей 1804—1807 гг., будучи въ эскадрѣ адмирала Сенявина, стяжалъ себѣ славу въ цѣломъ рядѣ сраженій: при Перевезѣ, Алмизѣ, Катаро и другихъ.

ДЕСНА — знаменитая галера, на которой Императрица Екатерина II совершила плаваніе по Днѣпру, во время своего путешествія въ только что завоеванную Тавриду. Эта же галера въ 1787 году, атаковала семь турецкихъ судовъ подъ Кинбурномъ и заставила ихъ отступить.

САМСОНЪ — фрегатъ, особенно отличавшійся въ 1715 году въ войну со Швеціей. Находясь въ крейсерствѣ, онъ послѣдовательно захватилъ въ плѣнъ, послѣ упорнаго боя, три шведскихъ судна — «Единорогъ», «Эспернъ» и «Стокгольмъ-Галлей». Второй корабль того же имени отличился своими блестящими дѣйствіями при бомбардировкѣ Кольберга.

АЗАРДЪ — бригъ, былъ взятъ у французовъ на абордажъ шлюпками съ эскадры адмирала Сенявина въ 1806 году. Зачисленный въ составъ русской эскадры, съ тѣмъ же именемъ, онъ неоднократно принималъ участіе во мно-

гихъ сраженіяхъ противъ французовъ и турокъ. Особенно бригъ этотъ отличился при взятіи крѣпостей Комиссо и Лисса, гдѣ имъ было захвачено съ боя 10 орудій.

ГАВРІИЛЪ — названіе это носило судно, на которомъ Берингъ совершилъ свое знаменитое первое кругосвѣтное плаваніе русскихъ моряковъ и открылъ на немъ проливъ между Азіей и Америкой. Второе судно, носившее это имя — корабль «Гавріилъ», участвовалъ въ Стирсуденскихъ и Выборгскомъ сраженіяхъ, въ послѣднемъ взялъ въ плѣнъ шведскій линейный корабль «Эмгейтонъ».

МИХАИЛЪ — въ русскомъ флотѣ это имя носило 8 кораблей. Они участвовали въ бояхъ при Кронштадтѣ, Кольбергѣ, въ Адріатическомъ морѣ, у Лемноса, при покореніи Іоническихъ острововъ, при взятіи острова Корфу, крѣпости Анконы, занятіи Катаро и во многихъ другихъ сраженіяхъ. Своими блестящими дѣйствіями они не мало содѣйствовали успѣху морскихъ операцій.

ВЛАДИМІРЪ — суда, носившія это имя, участвовали въ Керченскомъ, Тендровскомъ, Каліакрскомъ сраженіяхъ, въ военныхъ дѣйствіяхъ у береговъ Кавказа и подъ Севастополемъ. Три командира судовъ этого имени удостоились на-



Бой парохода „Владиміръ“ съ турецкимъ пароходомъ „Первазъ-Бахри“ 5 ноября 1853 г.

гражденія орденомъ св. Георгія «за храбрость». Въ Крымскую войну фрегатъ «Владиміръ» подъ командою Г. И. Бутакова взялъ съ боя пароходъ «Первазъ-Бахри» и привелъ его въ Севастополь. Флагъ съ этого турецкаго парохода отданъ на вѣчное храненіе въ Морской Корпусъ.

КОНСТАНТИНЪ — наименованіе это въ русскомъ флотѣ носили три судна, отличившіяся въ сраженіяхъ въ Черномъ и Балтійскомъ моряхъ, особенно при взятіи Измаила, въ Стирсуденскихъ сраженіяхъ, при Наваринѣ и въ Дарданеллахъ.

СОКОЛЪ — первое судно, носившее названіе «Соколъ», былъ 12 пушечный катеръ, отличившійся въ войну съ Турціей въ 1828 году. Катеръ этотъ взялъ съ бою два непріятельскихъ судна, перевозившія десантъ. Командиръ его лейтенантъ Вукотинъ получилъ за это орденъ св. Георгія 4 степени. Второй корабль того же имени былъ шведскій 20 пушечный бригъ, взятый судами отряда адмирала Ханыкова въ 1808 году.

Въ 1899 году это наименованіе получилъ первый контръ-миноносецъ нашего флота.

ГОГЛАНДЪ — островъ въ Финскомъ заливѣ, у котораго произошелъ морской бой 6 іюля 1788 года, послѣ котораго шведскій флотъ, потерпѣвъ пораженіе, принужденъ былъ укрыться въ Свеаборгѣ.

Русская эскадра подъ флагомъ адмирала Грейга состояла изъ 17 кораблей, изъ которыхъ 5 было наскоро вооруженныхъ и не имѣющихъ полнаго комплекта команды. Шведскій флотъ, подъ начальствомъ генералъ-адмирала герцога Зюдерманландскаго, состоялъ изъ 17 кораблей и изъ семи большихъ фрегатовъ.

Послѣ трехчасового боя шведы отступили.

Нами былъ взятъ въ плѣнъ адмиральскій шведскій ко-

рабль «Принцъ Августъ». Въ свою очередь мы также потеряли въ этомъ сраженіи одинъ корабль «Владиславъ»; свалившійся за линію и попавшій въ середину непріятельскихъ судовъ, «Владиславъ» былъ взятъ ими съ совершенно избитымъ корпусомъ и рангоутомъ, поврежденнымъ рулемъ, сбитыми якорями и нѣсколькими разорвавшимися отъ усиленной пальбы пушками.



Гогландское сраженіе.

Несмотря на одинаковыя потери, побѣда была на нашей сторонѣ; главнѣйшимъ слѣдствіемъ было уничтоженіе смѣлаго намѣренія шведскаго короля овладѣть Петербургомъ.

За это сраженіе Грейгъ былъ награжденъ орденомъ св. Андрея Первозваннаго, изъ остальныхъ участниковъ побѣды были щедро награждены тѣ, «кто и при семъ случаѣ должность ихъ исправляли усердно и радѣтельно».

ГРЕНГАМЪ — островъ въ Балтійскомъ морѣ, у котораго произошло сраженіе русскихъ галеръ подъ коман-

дой князя Голицына 27 іюля 1720 года со шведскими фрегатами.

Галеры, послѣ упорнаго боя сблизившись съ непріятелемъ, бросились на абордажъ, и четыре фрегата были взяты въ плѣнъ. Остальныя шведскія суда съ большими потерями и поврежденіями еле успѣли спастись. На фрегатахъ было взято въ плѣнъ 407 человѣкъ и найдено убитыми 193. Потери у насъ — убиты 2 офицера, 80 нижнихъ чиновъ, ранено 7 офицеровъ, 196 нижнихъ чиновъ, опалено пушечнымъ огнемъ при абордажѣ 1 офицеръ и 42 нижнихъ чина. Почти всѣ галеры, участвовавшія въ сраженіи, получили большія поврежденія и ихъ съ трудомъ довели до Гельсингфорса.

СТИРСУДЕНЪ — островъ въ Финскомъ заливѣ, у котораго въ 1790 году произошло двухдневное сраженіе русскаго флота со шведскимъ. Командующій нашимъ флотомъ адмиралъ Крузъ въ трехъ упорныхъ сраженіяхъ отразилъ сильнѣйшій флотъ, шедшій для нападенія на Кронштадтъ.

Неудачный исходъ Стирсуденскихъ сраженій для шведовъ заставилъ ихъ окончательно отказаться отъ нападенія на Кронштадтъ и отъ высадки морского десанта для занятія Петербурга. Сраженія эти также извѣстны подъ именемъ Красногорскихъ.

ПАТРАСЪ — островъ въ Архипелагѣ, въ заливѣ у котораго 26—28 октября 1772 года отрядъ эскадры графа Орлова-Чесменскаго, подъ командою капитана 1-го ранга Коняева разбилъ турокъ.

Силы обоихъ противниковъ были слѣдующія: у русскихъ 2 корабля, 2 фрегата и 3 мелкихъ судна; у турокъ 9 фрегатовъ и 16 шебекъ. Послѣ короткаго боя непріятельскіе 1 фрегатъ и 2 шебеки были уничтожены нами, остальныя



Сраженіе при Патрасѣ.

турецкія суда укрылись подъ защиту береговыхъ батарей. Наши потери были ничтожны.

ХІОСЪ — островъ въ Архипелагѣ, у котораго 24 іюля 1770 года произошло большое сраженіе русскаго флота съ турецкимъ. Турецкій флотъ состоялъ изъ 16 кораблей, 6 фрегатовъ и до 60 мелкихъ судовъ. Русскій въ числѣ 7-ми кораблей, 2 фрегатовъ и 7-ми мелкихъ судовъ.

Во время этого сраженія взлетѣли на воздухъ оба флагманскіе корабля, при чемъ адмиралъ Спиридовъ успѣлъ съѣхать съ «Евстафія». Турки въ паническомъ ужасѣ отъ гибели адмирала укрылись въ Чесменской бухтѣ, гдѣ на другой день и были уничтожены нашими брандерами.

ТЕНЕДОСЪ — островъ въ Архипелагѣ, захваченный послѣ цѣлаго ряда сраженій адмираломъ Сенявинымъ, послѣ чего весь Архипелагъ оказался во владѣніи нашего флота.

Турецкому гарнизону, въ числѣ 1200 человѣкъ, вмѣстѣ съ 400 женщинами и дѣтьми, было позволено перебраться на Анатолійскій берегъ, причемъ съ нихъ было взято чест-

ное слово не принимать болѣе участія въ войнѣ противъ Россіи.

Турки въ продолженіи войны нѣсколько разъ дѣлали попытки возвратить Тенедосъ, но каждый разъ были отбиваемы съ большимъ урономъ. До самаго конца военныхъ дѣйствій островъ оставался во власти адмирала Сенявина. Только по заключеніи мира онъ былъ возвращенъ Блистательной Портѣ.

СМОЛЕНСКЪ — губернскій городъ, у котораго произошло извѣстное сраженіе во время Отечественной войны 1812 года. Имя это уже носили русскіе корабли.

КУЛЬМЪ — селеніе Кульмъ, находящееся въ Чехіи, на большой дорогѣ изъ Праги черезъ Теплицъ въ Дрезденъ, пріобрѣло громкую извѣстность въ 1813 году. 17 и 18 августа близъ него происходили упорныя сраженія между союзными войсками и французской арміей маршала Вандамма, окончившіяся полнымъ пораженіемъ французовъ и плѣненіемъ самого маршала. Громкое имя Кульмъ не чуждо флоту лихимъ участіемъ въ этомъ сраженіи Гвардейскаго и 75-го Черноморскаго корабельнаго экипажей, при чемъ первый изъ нихъ заслужилъ себѣ Георгіевское знамя и славный Кульмскій крестъ.

РЫМНИКЪ — 11 сентября 1789 года въ Валахіи русско-австрійскія войска одержали рѣшительную побѣду надъ несравненно превосходными силами турокъ. Австрійцами командовалъ принцъ Кобургъ, но общимъ ходомъ сраженія распоряжался Суворовъ. За этотъ погромъ турокъ Суворовъ возведенъ былъ въ графское достоинство съ наименованіемъ Рымникскаго. Послѣдствіемъ побѣды союзниковъ было взятіе Бѣлграда и сдача Бендеръ и Аккермана князю Потемкину. Въ русскомъ флотѣ уже были корабли, носившіе это имя.

9*

АВТРОИЛЪ — Въ 1789 году отрядомъ гребныхъ судовъ, подъ начальствомъ принца Нассау-Зигена, въ Роченсальмскомъ сраженіи былъ взятъ у шведовъ въ плѣнъ гребной фрегатъ «Автролле», переименованный впослѣдствіи въ «Автроилъ». Фрегатъ этотъ участвовалъ въ военныхъ дѣйствіяхъ у Далматскихъ береговъ, въ составѣ эскадры Сенявина. Имъ было взято съ боя нѣсколько непріятельскихъ французскихъ и турецкихъ судовъ.

ГРОМОНОСЕЦЪ — пароходо-фрегатъ, неоднократно отличился въ Восточную войну своими развѣдками и въ морскихъ операціяхъ подъ Севастополемъ.

БРЯЧИСЛАВЪ — фрегатъ, находясь въ отрядѣ капитана 1-го ранга Тревенена, въ 1789 году принималъ участіе въ атакѣ шведской флотиліи и береговыхъ укрѣпленій у Барезунда.

Въ слѣдующемъ году «Брячиславъ» участвовалъ, находясь въ эскадрѣ адмирала Круза, въ Стирсуденскихъ сраженіяхъ, въ которыхъ своимъ мѣткимъ огнемъ немало способствовалъ нашей побѣдѣ.

ПРЯМИСЛАВЪ — фрегатъ, въ войну со Швеціей 1788—1790 гг. принималъ участіе въ Эландскомъ, Ревельскомъ и Выборгскомъ сраженіяхъ, а также и при Питкопасѣ. Командиръ его Фелуминъ былъ награжденъ орденомъ св. Георгія 4 степени за блестящія дѣйствія ввѣреннаго ему фрегата.

ФЕДОРЪ СТРАТИЛАТЪ — фрегатъ эскадры Ушакова, отличился въ Тендровскомъ бою и въ сраженіи при мысѣ Каліакрія. Второй корабль того же имени отличился при защитѣ Кронштадта при отбитіи сильнѣйшаго непріятельскаго флота.

Подводныя лодки: «КИТЪ», «КАШАЛОТЪ», «НАРВАЛЪ», «МОРЖЪ», «ТЮЛЕНЬ» и «НЕРПА» носятъ на-

званія морскихъ животныхъ. Въ виду того, что этими наименованіями исчерпываются названія этого порядка, остальнымъ вновь строющимся подводнымъ лодкамъ даны названія хищныхъ звѣрей: «БАРСЪ», «ВЕПРЬ», «ВОЛКЪ», «ГЕПАРДЪ», «ЛЬВИЦА», «КУГУАРЪ», «ЛЕОПАРДЪ», «ПАНТЕРА», «РЫСЬ», «ТИГРЪ», «ТУРЪ»» и «ЯГУАРЪ».

В. Гончаровъ.

Русскій флотъ въ ряду міровыхъ морскихъ силъ къ 1914 г.[1]).

Степень могущества морскихъ вооруженныхъ силъ государства можетъ быть опредѣлена или абсолютно — численностью судовъ, или относительно — путемъ сравненія даннаго флота съ флотами другихъ державъ. Только обѣ величины совмѣстно даютъ возможность составить понятіе о дѣйствительной морской мощи государства.

Изъ таблицъ, помѣщенныхъ въ началѣ справочника, видна абсолютная сила Русскаго флота.

Задачей настоящей статьи является выясненіе вопроса о мѣстѣ Русскаго флота среди морскихъ силъ другихъ великихъ державъ.

Современное состояніе флотовъ міра является результатомъ непрерывной эволюціи морской политики отдѣльныхъ державъ; каждый минувшій и каждый будущій годы вносили и внесутъ что-либо свое въ ту картину, которая создается при обзорѣ флотовъ, пріуроченномъ къ данному моменту. Поэтому, сопоставляя и сравнивая, недостаточно ограничиться настоящимъ, необходимо бросить взглядъ хотя

---

[1] Данныя объ иностранныхъ флотахъ заимствованы изъ „Taschenbuh der Kriegsflotten“ за 1914 годъ.

бы въ недавнее прошлое, посмотрѣть и въ будущее; только тогда вопросъ окажется охваченнымъ во всей своей полнотѣ.

Состояніе флотовъ съ начала текущаго столѣтія до настоящаго времени наглядно видно изъ діаграммы № 1, гдѣ изображены схематически соотношенія силъ черезъ каждыя пять лѣтъ съ 1899 г. по 1914 г.

Въ расчетъ приняты лишь суда боевого назначенія: броненосцы и броненосные крейсера не старше 20 лѣтъ, легкіе крейсера того же возраста и миноносцы, не старше пятнадцати лѣтъ. Діаграмма даетъ какъ величину флотовъ по тоннажу, такъ и судовой составъ ихъ по типамъ.

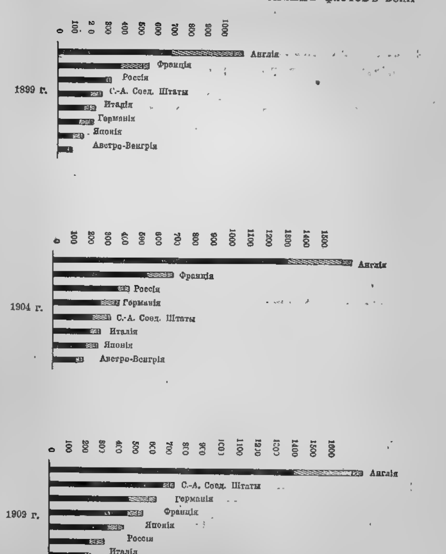
Эти данныя ясно показываютъ, какой печальный путь пройденъ Русскимъ флотомъ за разсматриваемый періодъ.

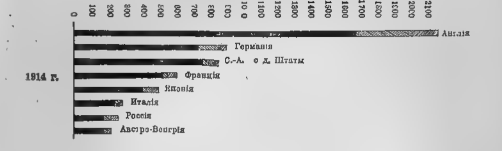
Занимая въ 1899 году третье мѣсто, Россія сохраняетъ его, цѣною увеличенія флота въ полтора раза, лишь до 1904 года. Гибель двухъ Тихоокеанскихъ эскадръ въ Японскую войну нанесла страшный ударъ Русскому морскому могуществу, и въ 1909 году, т. е. черезъ четыре года послѣ войны, мы видимъ Россію уже на шестомъ мѣстѣ: опередили ее Соединенные Штаты и Японія; почти сравнялась съ ней Италія, и только Австрія оставалась позади.

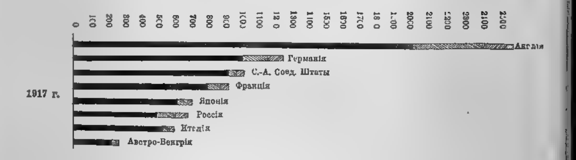
Пятилѣтіе 1907—1912 гг. ознаменовалось въ Россіи борьбой за возсозданіе флота, результатомъ которой и явилась малая судостроительная программа, какъ начало планомѣрнаго созданія линейнаго флота, способнаго поддержать наши интересы на морѣ. Къ концу 1914 года окажется выполненной лишь ничтожная часть намѣченной программы, почему и въ этомъ году Россія занимаетъ седьмое мѣсто, уступивъ шестое Италіи; Австрія усиленнымъ судостроеніемъ послѣднихъ лѣтъ значительно подвинулась впередъ и почти догнала наше отечество.

ДІАГРАММА № 1.

Тоннажъ военныхъ флотовъ великихъ державъ (тысячи тоннъ).







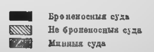


ТАБЛИЦА I.

Судовой составъ военныхъ флотовъ и ихъ тоннажъ.

(Тысячи тоннъ).

ГОДЫ.	РОССІЯ								АНГЛІЯ								Р.	А.
	Лин. кор.		Брон. крейс.		Легк. крейс.		Миноносцы.		Лин. кор.		Брон. крейс		Легк. крейс.		Миноносцы.		Подв. лодки.	
	Чис.	Тон.	Чис.	Тон.	Чис.	Тон.	Чис.	Тон.	Чис.	Тон.	Чис.	Тон.	Чис.	Тон.	Чис.	Тон.	Чис.	Чис.
1899	20	190	7	54	3	12	87	15	43	541	9	54	94	324	212	55	—	—
1904	20	221	14	111	9	22	118	22	51	671	66	579	112	274	145	48	—	8
1909	12	139	6	66	7	46	82	35	55	836	38	455	57	308	115	60	30	60
1914	8	110	6	66	8	50	120	43	57	1017	43	622	61	319	270	162	32	75
1917	15	275	10	195	16	100	150	90	66	1340	47	650	80	390	280	180	36	86
	ГЕРМАНІЯ								С.-А. СОЕД. ШТАТЫ.								Г.	С. Ш.
1899	15	98	—	—	33	71	124	11	18	140	2	17	19	75	14	3	1	4
1904	16	168	10	73	31	72	88	18	14	152	6	44	33	82	46	11	1	9
1909	26	323	9	94	31	107	68	32	34	441	15	199	12	45	31	22	2	12
1914	33	537	13	186	34	118	187	78	31	547	14	200	11	44	72	45	27	32
1917	39	705	16	275	38	138	152	100	36	700	14	200	11	44	62	52	30	50
	ФРАНЦІЯ								ЯПОНІЯ.								Ф.	Я.
1899	29	270	9	51	35	118	279	32	4	47	2	19	14	49	58	11	4	—
1904	28	280	25	201	41	109	102	28	7	94	6	59	23	65	38	9	30	—
1909	22	252	16	153	18	76	78	27	13	204	13	111	14	50	55	21	40	4
1914	20	312	19	201	8	43	198	52	14	226	14	169	16	62	66	26	55	13
1917	32	575	19	201	14	82	160	50	18	350	17	253	16	62	60	25	76	15
	ИТАЛІЯ								АВСТРО-ВЕНГРІЯ								И.	А.-В.
1899	15	132	1	5	9	22	165	29	5	32	4	20	—	—	45	13	3	—
1904	12	153	5	33	18	46	21	6	9	83	3	19	9	22	37	7	2	—
1909	11	138	7	50	4	9	44	12	9	74	3	19	2	5	36	9	1	4
1914	11	164	9	77	6	16	102	27	14	158	2	14	5	14	49	16	20	6
1917	18	352	9	77	10	31	119	38	16	198	2	14	7	21	70	23	25	14

Послѣдняя часть діаграммы относится къ 1917 году — времени окончанія малой судостроительной программы. Къ этому моменту положеніе Россіи нѣсколько улучшится: она окажется на шестомъ мѣстѣ, почти даже ровняясь по силѣ съ пятой державой — Японіей. Это нѣкоторый шагъ впередъ, но нужно помнить, что вооруженіе всѣхъ соперничающихъ между собою державъ идетъ непрерывно, и при малѣйшей оплошности мы легко снова можемъ оказаться позади, поэтому необходимы дальнѣйшія чрезвычайныя усилія въ томъ же направленіи.

Таблица I даетъ возможность сравнить между собою численные судовые составы флотовъ и позволяетъ судить объ относительномъ тоннажѣ различныхъ типовъ судовъ (дѣленіемъ общаго тоннажа избранной категоріи на число судовъ). Таблица II даетъ взаимное соотношеніе тѣхъ же флотовъ, при чемъ Русскій флотъ принятъ за единицу.

ТАБЛИЦА II.

Относительное водоизмѣщеніе военныхъ флотовъ.

(Русскій военный флотъ принятъ за единицу.)

ГОСУДАРСТВА.	1899	1904	1909	1914	1917
Россія	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
Англія	3,5	4,0	5,7	8,5	3,9
Германія	0,6	0,9	1,9	3,5	2,0
С.-А. Соед. Штаты	0,8	0,7	2,3	3,2	1,5
Франція	1,7	1,6	1,7	2,3	1,4
Японія	0,5	0,6	1,3	1,9	1,1
Италія	0,7	0,6	0,7	1,1	0,9
Австро-Венгрія	0,3	0,4	0,4	0,8	0,4

Пользуясь этой таблицей, можно легко разобраться въ соотношеніяхъ силъ различныхъ комбинацій державъ. Такъ, на-

примѣръ, можно сказать, что въ 1899 году Русскій флотъ по тоннажу оказывается въ $3^1/_2$ раза меньше Англійскаго и въ $1^1/_2$ раза меньше Французскаго, зато онъ въ два раза больше Германскаго и Японскаго и въ три раза больше Австрійскаго и т. д.

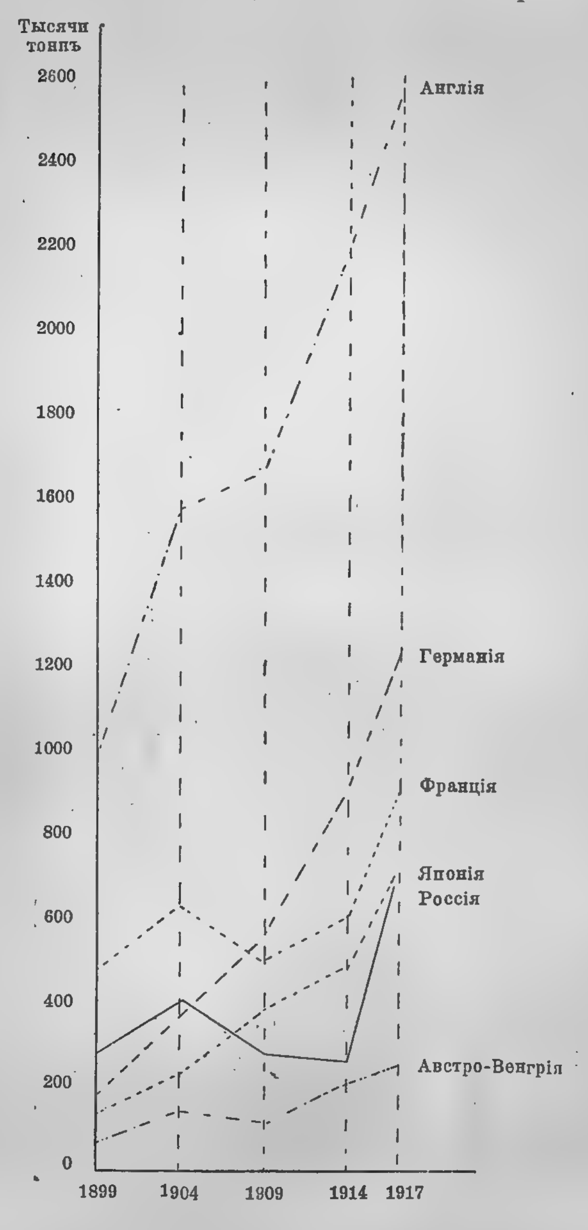
При сравненіи комбинацій флотовъ Англіи и Франко-Русскаго и Тройственнаго союзовъ оказывается, что въ 1899 г. совокупность флотовъ Россіи и Франціи была: 2,7, Тройственнаго союза — 1,6, а Англіи — 3,5, т. е. первая союзная комбинація сильнѣе второй, а Англія сильнѣе каждой по отдѣльности и незначительно слабѣе ихъ суммы. Въ 1904 г. это положеніе остается безъ измѣненія. Въ 1909 г. соотношеніе силъ мѣняется: Россія и Франція даютъ 2,7, Тройственный союзъ — 3,0, а Англія одна — 5,7; т. е. Тройственный союзъ уже сильнѣе Франко-Русскаго, а флотъ Англіи равенъ суммѣ флотовъ всѣхъ великихъ Европейскихъ державъ. То же остается и въ 1914 году, зато въ 1917 году силы союзовъ нѣсколько подравняются — Франко-Русскій — 2,4, Тройственный — 3,3, а у Англіи — оказывается всего — 3,9, т. е. только немного болѣе, чѣмъ у Тройственнаго союза.

Эти цифры могутъ отчасти послужить объясненіемъ нѣкоторыхъ политическихъ обстоятельствъ, какъ, напримѣръ, сближенія Англіи съ Россіей и Франціей, — Англію вынудило къ этому угрожающее возрастаніе морскихъ силъ Германіи, Австріи и Италіи, борьба съ которыми для нея является лишь вопросомъ времени.

Изъ этой же таблицы видно, что въ однихъ государствахъ флоты непрерывно возрастаютъ, тогда какъ въ другихъ наблюдается то возрастаніе, то паденіе. Діаграмма № 2, на которой изображено измѣненіе тоннажа важнѣйшихъ державъ, показываетъ, что Англія, Германія и Японія неукос-

ДІАГРАММА № 2.

Эволюція военныхъ флотовъ великихъ державъ.

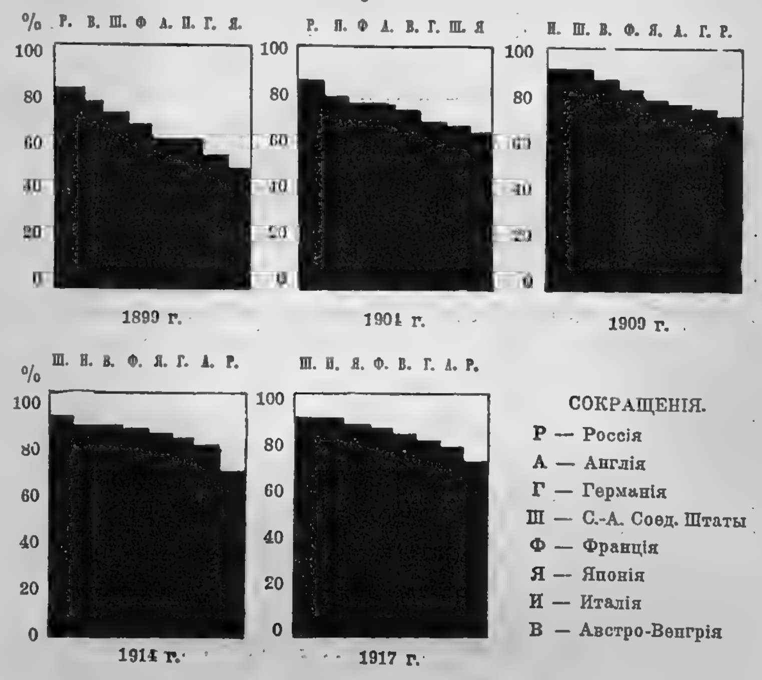


нительно идутъ кверху, увеличивая непрерывно свои силы, тогда какъ Россія, Франція и Австрія, наоборотъ, обнаруживаютъ значительныя колебанія въ развитіи своихъ флотовъ, то уменьшая ихъ, то снова съ лихорадочной поспѣшностью ихъ увеличивая.

Составъ флотовъ также не былъ всегда постояннымъ. Характеристикою его на протяженіи разсматриваемаго промежутка времени служитъ діаграмма № 3, въ которой приведено % отношеніе тоннажа броненосныхъ судовъ къ

ДІАГРАММА № 3.

Процентное отношеніе броненосныхъ судовъ къ общему тоннажу флотовъ.



общему водоизмѣщенію боевыхъ флотовъ. Въ 1899 году соотношеніе представляетъ пеструю картину, отвѣчающую неустойчивости взглядовъ на назначеніе отдѣльныхъ типовъ судовъ. Далѣе наблюдается постепенное увеличеніе % броненосныхъ судовъ. Въ 1914 году онъ почти одинаковъ во всѣхъ государствахъ и колеблется между 80—90%%-ми; одна лишь Россія имѣетъ всего 69%, что объясняется, во-первыхъ, печальными результатами войны, а во-вторыхъ — тѣмъ, что въ расчеты уже вошла часть миноносцевъ, предусмотрѣнныхъ малой судостроительной программой. Къ 1917 г. положеніе Россіи нѣсколько улучшается — ея флотъ насчитываетъ въ своемъ составѣ уже 71% броненосныхъ судовъ.

Весьма интересно отмѣтить постоянство и устойчивость въ этомъ отношеніи воззрѣній въ англійскомъ флотѣ: составъ его на протяженіи 15 лѣтъ колеблется всего на 1%.

Однако количество судовъ и ихъ водоизмѣщеніе не даютъ еще окончательнаго понятія объ относительной силѣ флотовъ. Здѣсь необходимо считаться съ тѣмъ, что отдѣльныя суда въ разныхъ странахъ, и даже въ одномъ и томъ же государствѣ, по своей силѣ при томъ же водоизмѣщеніи могутъ представлять весьма разныя величины, и потому приходится при сравненіи принимать во вниманіе такія данныя какъ скорость хода, калибръ орудій, ихъ расположеніе, уголъ обстрѣла, бронированіе и пр. и пр. Соотвѣтствующія данныя о нашемъ флотѣ помѣщены въ началѣ книги (таблицы и чертежи), но, чтобы картина сравненія силы флотовъ была закончена, остается еще подвести итогъ числу дредноутовъ и разобрать ихъ вооруженіе, т. к. необходимо признать, что рѣшать вопросъ о побѣдѣ на морѣ, въ бою линейныхъ фло-

товъ, придется именно судамъ названнаго типа; а другіе линейные корабли и крейсера должно разсматривать лишь какъ вспомогательныя части флота, предназначающіяся для выполненія второстепенныхъ задачъ. Въ таблицѣ III, приведено количество новѣйшихъ броненосныхъ судовъ съ ихъ вооруженіемъ, бортовымъ огнемъ и вѣсомъ бортовыхъ залповъ въ тысячахъ килограммовъ. Какъ видно, въ 1917 году по числу «дредноутовъ» Россія оказывается на 5-мъ мѣстѣ, перегоняя Японію.

ТАБЛИЦА III.

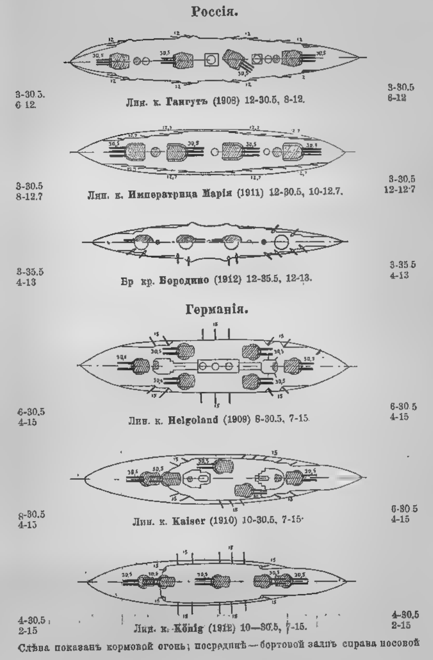
Число и вооруженіе линейныхъ кораблей и крейсеровъ „Dreadnought'овъ" въ 1917 году.

Государства	Число судовъ	Число и калибръ орудій въ с/м.	Тоже на одинъ бортъ	Вѣсъ (тысяч. кил.) залпа	Число минныхъ аппарат.	Тоже на одинъ бортъ
Россія	11	**48**—35,6; **84**—30,5.	**48**—35,6; **84**—30,5.	67,2	44	22
Англія	42	**90**—38,1; **152**—34,3; **148**—30,5.	**90**—38,1; **152**—34,3; **134**—30,5.	223,3	176	87
Германія . . .	26	**16**—38; **162**—30,5; **86**—28.	**16**—38; **146**—30,5; **70**—28.	90,2	131	45
Сѣв.-Ам. Соед. Штаты . . .	14	**64**—35,6; **80**—30,5.	**64**—35,6; **80**—30,5.	73,0	40	20
Франція . . .	14	**142**—34; **48**—30,5.	**142**—34; **40**—30,5.	102,6	72	36
Японія	10	**80**—35,6; **24**—30,5.	**80**—35,6; **16**—30,5.	60,7	62	28
Италія	10	**40**—38,1; **70**—30,5.	**40**—38,1; **70**—30,5.	59,5	30	10
Австро-Венгрія	4	**48**—30,5.	**48**—30,5.	21,6	24	8

ДІАГРАММА № 4.

Расположеніе артиллеріи новѣйшихъ линейныхъ кораблей и броненосныхъ крейсеровъ.

Россія.



3-30.5. 6-12. — Лин. к. Гангутъ (1908) 12-30.5, 8-12. — 3-30.5 6-12

3-30.5 8-12.7 — Лин. к. Императрица Марія (1911) 12-30.5, 10-12.7. — 3-30.5 12-12.7

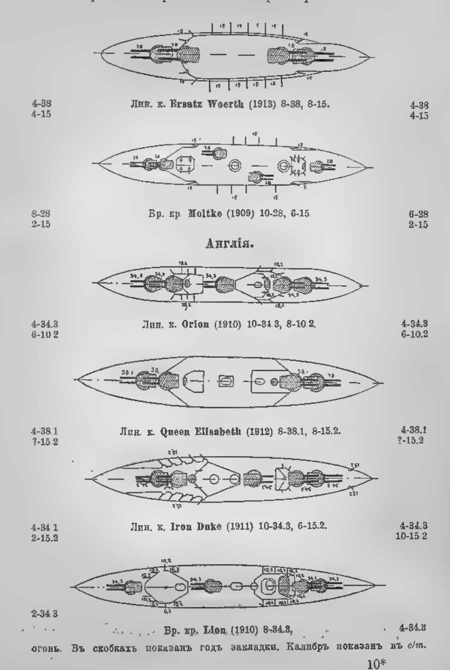
3-35.5 4-13 — Бр. кр. Бородино (1912) 12-35.5, 12-13. — 3-35.5 4-13

Германія.

6-30.5 4-15 — Лин. к. Helgoland (1909) 6-30.5, 7-15. — 6-30.5 4-15

8-30.5 4-15 — Лин. к. Kaiser (1910) 10-30.5, 7-15. — 6-30.5 4-15

4-30.5 2-15 — Лин. к. König (1912) 10—30.5, 7-15. — 4-30.5 2-15



4-38 4-15 — Лин. к. Ersatz Woerth (1913) 8-38, 8-15. — 4-38 4-15

8-28 2-15 — Бр. кр. Moltke (1909) 10-28, 6-15. — 6-28 2-15

Англія.

4-34.3 6-10.2 — Лин. к. Orion (1910) 10-34.3, 8-10.2. — 4-34.3 6-10.2

4-38.1 ?-15.2 — Лин. к. Queen Elisabeth (1912) 8-38.1, 8-15.2. — 4-38.1 ?-15.2

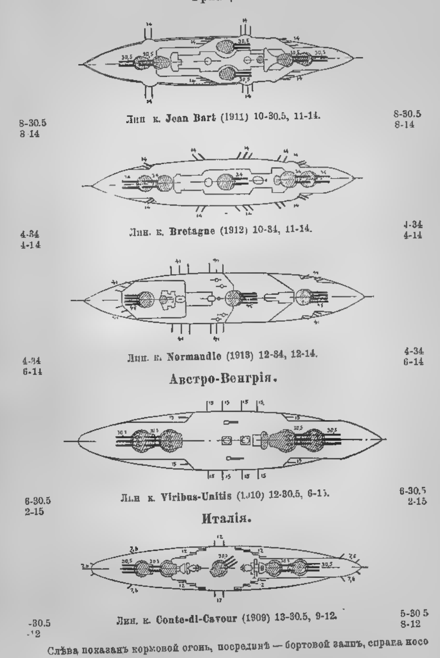
4-34.1 2-15.2 — Лин. к. Iron Duke (1911) 10-34.3, 6-15.2. — 4-34.3 10-15.2

2-34.3 — Бр. кр. Lion (1910) 8-34.3, — 4-34.3

Слѣва показанъ кормовой огонь; посрединѣ — бортовой залпъ справа носовой огонь. Въ скобкахъ показанъ годъ закладки. Калибръ показанъ въ c/m.

ДІАГРАММА № 4.

Расположеніе артиллеріи новѣйшихъ линейныхъ кораблей и броненосныхъ крейсеровъ.



Франція.

8-30.5 8-14 | Лин. к. **Jean Bart** (1911) 10-30.5, 11-14. | 8-30.5 8-14

4-34 4-14 | Лин. к. **Bretagne** (1912) 10-34, 11-14. | 4-34 4-14

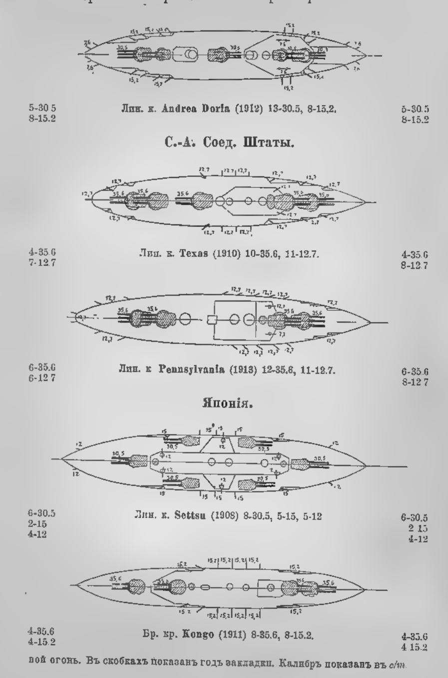
4-34 6-14 | Лин. к. **Normandie** (1913) 12-34, 12-14. | 4-34 6-14

Австро-Венгрія.

6-30.5 2-15 | Лин. к. **Viribus-Unitis** (1910) 12-30.5, 6-15. | 6-30.5 2-15

Италія.

-30.5 -12 | Лин. к. **Conte-di-Cavour** (1909) 13-30.5, 9-12. | 5-30.5 8-12



5-30.5 8-15.2 | Лин. к. **Andrea Doria** (1912) 13-30.5, 8-15,2. | 5-30.5 8-15.2

С.-А. Соед. Штаты.

4-35.6 7-12.7 | Лин. к. **Texas** (1910) 10-35.6, 11-12.7. | 4-35.6 8-12.7

6-35.6 6-12.7 | Лин. к. **Pennsylvania** (1913) 12-35.6, 11-12.7. | 6-35.6 8-12.7

Японія.

6-30.5 2-15 4-12 | Лин. к. **Settsu** (1908) 8-30.5, 5-15, 5-12. | 6-30.5 2-15 4-12

4-35.6 4-15.2 | Бр. кр. **Kongo** (1911) 8-35.6, 8-15.2. | 4-35.6 4-15.2

Слѣва показанъ кормовой огонь, посрединѣ — бортовой залпъ, справа носовой огонь. Въ скобкахъ показанъ годъ закладки. Калибръ показанъ въ *с/т.*

Вооруженіе современныхъ кораблей представляется весьма разнообразнымъ, такъ что производить сравненіе по числу орудій оказывается неудобнымъ — ихъ калибръ и расположеніе могутъ совершенно измѣнить картину. Лучшимъ, хотя тоже далеко несовершеннымъ мѣриломъ является вѣсъ залпа одного борта. Конечно, эта цифра не даетъ полнаго рѣшенія вопроса, но она позволяетъ составить себѣ хотя бы приблизительное понятіе объ артиллерійской мощи разсматриваемыхъ флотовъ, тѣмъ болѣе, что скорость стрѣльбы, раньше такая различная для неодинаковыхъ калибровъ, теперь весьма близка между собою для всѣхъ башенныхъ установокъ крупной артиллеріи. Если вычислить средній вѣсъ залпа, приходящійся на одинъ корабль, получатся слѣдующія цифры (тысячи килограммъ): Россія — 6,1; Англія — 5,3; Германія — 3, 5; С.-А. Соединенные Штаты — 5,2; Франція — 7,3; Японія — 6,1; Италія — 6,0; Австро-Венгрія — 5,5. Россія занимаетъ хорошее (2—3) мѣсто. Глядя на полученныя данныя, нельзя прежде всего не отмѣтить весьма низкой цифры вѣса залпа у Германіи. Почти вдвое уступающая ей по числу судовъ Франція имѣетъ залпъ на 12 тыс. кил. тяжелѣе.

Объясненіе разнообразія въ вѣсѣ залповъ нужно искать въ расположеніи артиллеріи и въ ея калибрѣ, а также и въ числѣ орудій на каждомъ кораблѣ. Россія — первая изъ державъ перешедшая къ многоорудійнымъ башнямъ, съ линейнымъ расположеніемъ, имѣетъ, несмотря на небольшую численность орудій 30,5 см. (12 дюймоваго) калибра, весьма приличный вѣсъ залпа. Наоборотъ — Германія, крѣпко державшаяся за «артиллерійскій резервъ» (орудія на нестрѣляющемъ борту) и за 28 см. (11 дюймовый) калибръ, оказалась съ чрезвычайно малымъ среднимъ бортовымъ залпомъ.

Что касается миннаго вооруженія линейныхъ кораблей, то оно довольно однообразно и въ среднемъ опредѣляется 2-мя аппаратами съ борта. Только въ Итальянскомъ флотѣ ихъ оказывается по одному.

Таблица IV, даетъ возможность составить себѣ понятіе о минномъ и артиллерійскомъ вооруженіи современныхъ миноносцевъ въ разсматриваемыхъ флотахъ. Явное преимущество оказывается на сторонѣ нашего «Новика», обладающаго наибольшимъ числомъ минныхъ аппаратовъ и наилучшимъ ходомъ, имѣя одинаковое съ другими артиллерійское вооруженіе.

ТАБЛИЦА IV.

Новѣйшіе миноносцы.

ГОСУДАРСТВА.	Названіе судна и годъ закладки.	Водоизм.	Скор.	Артиллер. с.-м.	Минн. аппар. с.-м.
Россія . . .	Новикъ; 1911.	1260	36	IV—10, IV Макс.	IV—45 (Дв.)
Англія . .	Lysander; 1913.	950	32	III—10.2/50	IV—53 (Дв.).
Германія .	S—24; 1912.	564	32,5	II—8.8/30, IV „	IV—50.
Соед. Штаты	Cassin; 1912.	1200	30,5	IV—102; II „	IV—45 (Дв.).
Франція . .	Bisson; 1912.	840	32,2	II—10; IV—6,5	II—45 (Дв.)
Японія . .	Umikaze; 1911.	1170	35	II—12; V—7,6	III—45.
Италія . . .	Franc. Nusli 1913.	680	30	I—12; IV—7,6	II—45.
Ав.-Венгрія.	Tatra; 1912.	800	33,3	II—10; II—6,7	II—53.

Существующая въ настоящее время организація морскихъ вооруженныхъ силъ въ главныхъ чертахъ сходна во всѣхъ почти государствахъ; боевой флотъ раздѣленъ на эскадры, или дивизіи, представляющія основныя стратегическія единицы.

Далѣе слѣдуетъ дробленіе на болѣе мелкія, тактическія

части. Составъ этихъ частей флота довольно разнообразенъ, но въ общемъ можно по этому признаку всѣ государства свести въ 3 главныя группы:

1) Англія, Германія, Франція и Россія; у нихъ эскадру составляютъ 8 линейныхъ кораблей; броненосные и легкіе крейсера сводятся въ бригады, миноносцы въ дивизіи.

2) Италія, Японія и Австрія; здѣсь въ эскадру входятъ линейные корабли, крейсера, миноносцы и вспомогательныя суда. Отдѣльныхъ бригадъ крейсеровъ или дивизій миноносцевъ не существуетъ и

3) Соединенные Штаты. Флотъ разбитъ на дивизіи по 5 линейныхъ кораблей въ каждой. Броненосные крейсера составляютъ отдѣльный отрядъ. Миноносцы сведены во флотиліи.

Личный составъ офицеровъ и нижнихъ чиновъ флотовъ приведенъ въ таблицѣ V. Разсмотрѣніе ея показываетъ,

ТАБЛИЦА V.
Личный составъ флотовъ въ 1913 г.

Государства	Морск. Офиц.	Инжен. Механ.	Врачи	Комиссары	Свящ.-служ	Кораб. Гард.	Кондукт. и Нижн. Чин.	Всего
Россія	1970	550	230	—	85	—	50,000	52,835
Англія	3580	970	560	710	160	1410	140,000	147,490
Германія	2200	530	320	260	30	640	68,900	72,880
С.-А. Соед. Штаты	2378		320	220	20	760	68,800	72,498
Франція	1780	430	350	210	—	?	60,500	63,270
Японія	2230	680	340	320	—	600	45,400	49,570
Италія	1000	320	240	240	—	?	35,000	36,800
Австро Венгрія .	900	150	90	180	10	?	17,100	18,430

какое значительное число людей занято службой во флотѣ во всѣхъ государствахъ.

ТАБЛИЦА VI.

Морскіе бюджеты Государствъ. (Милліоны рублей.)

Государства	1899—900		1904—05		1909—10		1913—14	
	Всего	Судостр.	Всего	Судостр.	Всего	Судостр	Всего	Судостр.
Россія	85,6	32,3	120,3	53,4	91,3	12,0	246,5	94,7
Англія	251,2	108,2	371,4	154,2	350,4	102,6	468,3	168,9
Германія . . .	61,9	26,3	114,6	43,7	198,9	102,6	230,4	108,9
С. А. Соед. Шт. .	103,7	29,1	204,2	60,8	235,1	80,4	290,2	72,0
Франція . . .	113,8	52,5	120,1	44,3	141,5	46,5	181,7	70,1
Японія	52,1	31,5	1)	1)	74,4	36,5	101,2	47,0
Италія	44,9	11,8	50,5	16,9	64,4	21,7	102,0	46,9
Австро-Венгр.	14,4	5,3	26,2	14,2	25,8	8,1	76,1	1)

Діаграмма № 5.

Морскіе бюджеты
(милл. рубл.)

500
400
300
200
100
0

Англія
Россія
Германія
Франція
Японія
Австро-Венгрія

1899—1900 1904—1905 1909—1910 1913—1914

1) Точныхъ свѣдѣній не имѣется.

Въ таблицѣ VI и діаграммѣ № 5 приведены цифры бюджетовъ за послѣднія 15 лѣтъ. Расходы на флотъ непрерывно возрастаютъ во всѣхъ государствахъ. Небольшія отступленія отъ этого даетъ Россія послѣ Японской войны и Англія — въ 1909 г. (У послѣдней уменьшеніе бюджета вызвано временною пріостановкою въ этотъ періодъ морскихъ вооруженій, предпринятое Англіею въ связи со 2-й Мирной Гаагской Конференціею).

Даже поверхностный, бѣглый обзоръ русскаго флота по сравненію съ главнѣйшими иностранными морскими силами показываетъ, что нашъ флотъ уступаетъ флотамъ большинства великихъ державъ. Мы оказываемся далеко позади, уступая имъ не только въ количествѣ, но иногда и въ качествѣ своихъ боевыхъ судовъ.

Нечего и говорить, что такое незавидное положеніе нашей силы на морѣ ложится тяжелымъ гнетомъ на всю нашу внѣшнюю политику. Мы не въ силахъ не только расширить сферу своей дѣятельности и вліянія, но намъ приходится сплошь и рядомъ поступаться тѣмъ, что мы уже имѣемъ. Достаточно указать на угрожающую намъ опасность потери гегемоніи на Черномъ морѣ, возможность совершенно быть отрѣзанными отъ моря Средиземнаго и на наше полное безсиліе бороться съ наступательнымъ движеніемъ Японіи на наши восточныя окраины, не говоря уже о прямой опасности на Балтійскомъ морѣ, чтобы понять все огромное значеніе для насъ могущественной морской силы, которою мы не располагаемъ, и которую неизвѣстно еще когда намъ удастся создать.

Если вдуматься въ ходъ историческихъ событій съ Петра

Великаго до нашихъ дней, то можно сказать, что Россія побѣждала много разъ и многихъ, но существенную пользу для себя извлекала только тогда, когда оказывалась сильнѣе своихъ враговъ на морѣ.

Примѣры войнъ Екатерины II-й, Павла I-го и Николая I-го (за исключеніемъ Крымской), когда флотъ нашъ безспорно господствовалъ не только на Черномъ и Балтійскомъ моряхъ, но и на Средиземномъ, достаточно ясно показываютъ, чего Россія достигала, когда у нея были обѣ сильныя «руки» Петровскаго «Потентата». И въ какомъ жалкомъ положеніи оказывалось отечество наше, когда послѣ безпрерывныхъ успѣховъ на сушѣ, какъ напр. въ 1877 году, оно бывало вынуждаемо подъ угрозою непріятельскихъ броненосцевъ отказываться почти отъ всѣхъ своихъ завоеваній и довольствоваться условіями, которыя ему диктовали могущественныя морскія державы.

А. Домбровскій.

Плаваніе и обученіе личнаго состава флота.

Въ русскомъ военномъ флотѣ въ настоящее время насчитывается около 50.000 нижнихъ чиновъ, нормальная служба которыхъ длится 10 лѣтъ: изъ нихъ пять лѣтъ дѣйствительной службы и пять лѣтъ въ запасѣ флота[1]. Свыше 3000 офицеровъ строевыхъ, инженеръ-механиковъ, корабельныхъ инженеровъ и др. руководятъ ими, обучаютъ и готовятъ къ бою.

Приведенныя цифры говорятъ сами за себя: чтобы такой огромный контингентъ людей подготовить къ исполненію поставленной ему важнѣйшей задачи — военно-морской обороны своего отечества, необходимо созданіе огромной и весьма сложной организаціи.

Все морское дѣло полно техники, чрезвычайно разнообразной, требующей многихъ спеціальныхъ знаній. Каждая изъ отраслей настолько обширна, что энциклопедическія знанія въ морскомъ офицерѣ совершенно невозможны. Современныя боевыя суда представляютъ собою цѣлые плавучіе заводы, наполненные всевозможнѣйшими

---

[1] Существуетъ льгота окончившимъ не менѣе двухкласснаго училища Министерства Народнаго Просвѣщенія: 3 года дѣйствительной службы и 7 лѣтъ въ запасѣ.

цѣнными установками, приборами, механизмами и только исправное дѣйствіе каждаго изъ нихъ обусловливаетъ живучесть самихъ кораблей во время боя; поэтому отъ военныхъ моряковъ требуется много техническихъ знаній. Затѣмъ командующій составъ долженъ быть подготовленъ съ военноморской точки зрѣнія, онъ долженъ умѣть вести войну, вести бой, и эта боевая подготовка особенно трудна, такъ какъ настоящая практика — войны, теперь сравнительно рѣдки и приходится ограничиваться теоретическимъ обученіемъ въ мирное время. Наконецъ, третье и послѣднее условіе полной подготовленности личнаго состава — его воинскій духъ, воспитаніе котораго является можетъ быть самой трудной изъ задачъ подготовки военныхъ моряковъ, такъ какъ въ этомъ случаѣ все зависитъ отъ искусства воспитателей. Всѣ великіе флотоводцы и полководцы придавали огромное, первенствующее значеніе моральному элементу: Наполеонъ находилъ, что успѣхъ въ бою на $^3/_4$ зависитъ отъ духовной стороны и только на $^1/_4$ отъ матеріальной; адмиралъ Сенявинъ писалъ: «не тѣснота дѣлаетъ болѣзни, а угнетеніе человѣка въ духѣ; ему надобенъ духъ, духъ и духъ». Въ конечномъ результатѣ, всѣ перечисленныя условія, т.-е. воинскій духъ, техническое совершенство и знаніе военноморского искусства, создаютъ то, что называется «жаждой боя». Другими словами мужественный воинскій духъ, подкрѣпленный увѣренностью въ своихъ техническихъ и тактическихъ знаніяхъ, стремится помѣряться силами съ возможнымъ противникомъ, стремится къ бою и къ побѣдѣ.

Обученіе *нижнихъ* чиновъ особенно осложняется короткимъ временемъ пребыванія ихъ на дѣйствительной службѣ и полной неподготовленностью новобранцевъ, поступающихъ во флотъ, за рѣдкими исключеніями, прямо отъ сохи. Имъ

нужно придать прежде всего воинскій видъ, обучить ихъ обращаться съ ручнымъ оружіемъ, внушить основы дисциплины, знаніе порядка службы, уставовъ, своихъ обязанностей и т. д. Всему этому обучаютъ новобранцевъ въ теченіе первыхъ же нѣсколькихъ зимнихъ мѣсяцевъ въ особомъ отрядѣ новобранцевъ въ экипажѣ, или же на спеціальномъ военномъ транспортѣ. Когда внѣшняя выправка и расторопность въ достаточной степени пріобрѣтены, начинаются ружейные пріемы, сборка и разборка винтовокъ и револьверовъ и курсъ стрѣльбы. Послѣ обученія молодыхъ матросовъ и приведенія ихъ къ присягѣ, отряды новобранцевъ Балтійскаго флота представляются на Высочайшій смотръ, и этимъ знаменательнымъ актомъ въ жизни матроса заканчивается ихъ служба въ отрядахъ новобранцевъ. Послѣ осмотра, болѣе способныхъ отправляютъ на учебные отряды для изученія какой-нибудь спеціальности, остальные распредѣляются по судамъ для несенія вахтенной службы и общихъ валовыхъ работъ, не требующихъ спеціальныхъ знаній.

На судахъ молодые матросы сразу попадаютъ въ совершенно новую обстановку и должны приниматься за изученіе новыхъ предметовъ. Начать съ того, что на судахъ всѣ самые обыкновенные предметы имѣютъ свои имена; полъ называется палубой, лѣстница — трапомъ, кухня — камбузомъ, окно — иллюминаторомъ, а сколько еще новыхъ невиданныхъ предметовъ и неслыханныхъ названій. При этомъ вся работа, вся служба совсѣмъ другая чѣмъ на берегу, приходится стоять на вахтѣ, грести и управляться на шлюпкахъ, передавать по семафорной азбукѣ флажками приказанія съ корабля на корабль и т. д. и т. д.

На зиму обучившіеся въ отрядахъ по спеціальностямъ.

отправляются въ школу для теоретическаго изученія своего дѣла.

Спеціалисты во флотѣ слѣдующіе: артиллеристы, минеры, рулевые, сигнальщики, дальномѣрщики, радіо-телеграфисты, машинисты, кочегары, водолазы, писаря, содержатели, фельдшеры, санитары, подводники и гидроавіаторы. Для обученія ихъ существуютъ учебные отряды Балтійскаго и Чернаго морей и школа учениковъ-спеціалистовъ командъ Сибирской флотиліи. Школы учебныхъ отрядовъ Балтійскаго моря расположены преимущественно въ Кронштадтѣ; тамъ находятся Артиллерійская школа, готовящая артиллерійскихъ и гальванерныхъ[1] унтеръ-офицеровъ[2], комендоровъ для большихъ и для минныхъ судовъ и гальванеровъ, и Минная школа, готовящая унтеръ-офицеровъ минеровъ, минныхъ машинистовъ и радіо-телеграфистовъ и рядовыхъ тѣхъ же спеціальностей. Спеціалисты по минамъ загражденія ранѣе проходили курсъ тоже въ Минной школѣ, но теперь переведены на отрядъ заградителей, гдѣ и обучаются на должность заграждателя. Далѣе въ Кронштадтѣ находятся Машинная школа, готовящая машинистовъ самостоятельнаго и несамостоятельнаго управленія, трюмныхъ, мотористовъ и кочегаровъ, какъ унтеръ-офицеровъ, такъ и рядовыхъ, Водолазная школа, школа Рулевыхъ и Сигнальщиковъ, Судовыхъ Содержателей и при ней писарскіе классы и, наконецъ, Фельдшерская, Музыкальная школы и школа Юнговъ. Для подготовки строевыхъ унтеръ-офицеровъ существуетъ въ г. Ораніенбаумѣ при Морской Стрѣлковой командѣ, учебная команда

[1] Гальванеръ — спеціалистъ по электротехникѣ въ артиллерійскихъ установкахъ, [illegible]

[2] Унтеръ-офицеръ отличается отъ рядового-спеціалиста большими знаніями по спеціальности, подготовка ихъ въ школѣ ведется дольше и по болѣе широкой программѣ.

строевыхъ унтеръ-офицеровъ, а для обученія подводному плаванію въ портѣ Императора Александра III-го школа нижнихъ чиновъ отряда судовъ подводнаго плаванія. Всѣ эти школы лѣтомъ уходятъ въ практическое плаваніе, каждая на соотвѣтствующемъ отрядѣ судовъ. Въ Черномъ морѣ учебный отрядъ находится весь въ Севастополѣ, кромѣ фельдшерской школы, находящейся въ Николаевѣ, и имѣетъ слѣдующія школы съ соотвѣтствующими мелкими подраздѣленіями: артиллерійскую, минную, машинную, учебную команду строевыхъ унтеръ-офицеровъ, школу рулевыхъ и сигнальщиковъ и судовыхъ содержателей и писарей. Изученіе гидроавіаціи проходится при Севастопольской авіаціонной школѣ. Школа учениковъ специалистовъ командъ Сибирской флотиліи находится во Владивостокѣ и готовитъ нижнихъ чиновъ слѣдующихъ специальностей: рулевыхъ, сигнальщиковъ, сигнальщиковъ для наблюдательныхъ постовъ, содержателей и писарей, машинныхъ, минно-машинныхъ, трюмныхъ и кочегарныхъ унтеръ-офицеровъ и рядовыхъ тѣхъ же специальностей, комендоровъ для минныхъ судовъ и подручныхъ телеграфистовъ. Остальныхъ специалистовъ Сибирская флотилія не готовитъ и получаетъ ихъ по мѣрѣ надобности изъ Балтійскаго флота. Амурская и Каспійская флотиліи сами специалистовъ не готовятъ.

Такимъ образомъ первые полтора года, для большинства нижнихъ чиновъ, проходятъ въ изученіи основъ службы на кораблѣ и на берегу и въ подготовкѣ по какой-нибудь специальности. Послѣ этого они расписываются по судамъ, за исключеніемъ наиболѣе способныхъ изъ числа прошедшихъ школу специалистовъ, которые оставляются на отрядѣ еще на годъ. Этотъ годъ проходится совершенно также, но уже въ подготовкѣ на должность унтеръ-офицеровъ.

Въ общей сложности, чтобы изъ новобранца получить обученнаго специалиста, необходимо 2—3 года. Обязательный же срокъ службы 5 лѣтъ, отсюда ясно, что срокъ полезной службы матроса-специалиста чрезвычайно невеликъ, и затраты на его обученіе не окупаются. Это обстоятельство и заставило стремиться къ удержанію лучшихъ специалистовъ на службѣ, вслѣдствіе чего и принимается рядъ мѣръ къ созданію кадра сверхсрочнослужащихъ [1].

Каждый желающій остаться на службѣ нижній чинъ даетъ подписку въ томъ, что обязуется продолжать службу на прежнихъ основаніяхъ въ теченіе года; а затѣмъ, ежегодно, при желаніи оставаться на службѣ, подписка эта возобновляется.

Кромѣ добровольцевъ — сверхсрочнослужащихъ, съ той же цѣлью полученія специалистовъ и специальныхъ унтеръ-офицеровъ, остающихся на службѣ сравнительно болѣе продолжительное время, создана въ Кронштадтѣ школа юнговъ. Въ эту школу принимаютъ молодыхъ людей всѣхъ сословій, въ возрастѣ отъ 16—18 лѣтъ. Въ настоящее время это учебное заведеніе разсчитано на 400 вакансій; въ 1914 году изъ нея будетъ первый выпускъ. Обученіе юнговъ продолжается 1½ года, изъ которыхъ шесть мѣсяцевъ приходится на занятія на берегу, въ школѣ, а все остальное время на учебное плаваніе, такимъ образомъ, въ общемъ времени затрачивается столько же, сколько и для подготовки матроса-специалиста, но зато для поступленія въ школу юнговъ требуется экзаменъ по программѣ народныхъ училищъ Министерства Народнаго Просвѣщенія, такъ что всѣ юнги грамотны, и это въ значительной сте-

[1] Сверхсрочнослужащіе нижніе чины получаютъ денежное довольствіе наравнѣ со срочнослужащими и сверхъ того добавочное по особому расчету: постоянное и единовременное.

пени упрощаетъ подготовку ихъ по спеціальностямъ. По окончаніи плаванія на учебномъ кораблѣ, юнги приводятся къ присягѣ, зачисляются на дѣйствительную службу и отсылаются въ учебные отряды и спеціальныя школы, гдѣ продолжаютъ курсъ обученія по программамъ унтеръ-офицерскихъ классовъ. Нижніе чины изъ юнговъ обязаны прослужить во флотѣ, со времени зачисленія ихъ на дѣйствительную службу, шесть лѣтъ, и затѣмъ, если не будутъ оставлены на сверхсрочной службѣ, зачисляются въ запасъ флота на четыре года.

Но сверхсрочная служба въ званіи унтеръ-офицера, не есть предѣлъ движенія нижняго чина впередъ. Лучшіе спеціалисты унтеръ-офицеры могутъ по экзамену по своей спеціальности и общимъ предметамъ быть произведены въ кондукторы своей спеціальности, которыхъ, по сравненію съ общежитейскими понятіями, можно поставить на одну ступень съ заводскими мастерами. Флотъ нуждается во всѣхъ своихъ отрасляхъ въ надежныхъ начальникахъ, не имѣющихъ высшихъ знаній, но за то технически по своей части детально спеціализировавшихся, каковыми и являются кондукторы, ближайшіе помощники спеціалистовъ-офицеровъ.

Не имѣя почти никакого движенія по службѣ, они все время остаются на однѣхъ должностяхъ и изучаютъ порученную имъ часть до мельчайшихъ деталей. Это и придаетъ имъ особенно важное значеніе на кораблѣ. Въ отношеніи правъ кондукторы пользуются значительно большими преимуществами чѣмъ нижніе чины: они имѣютъ на корабляхъ, а кое-гдѣ и на берегу свои каютъ-компаніи, живутъ въ каютахъ, имѣютъ довольно широкое право съѣзда на берегъ во внѣслужебное время и пр. Зато имъ поручаются самостоятельныя отвѣтственныя должности (напр. нерѣдко на транспортахъ и небольшихъ миноносцахъ, машин-

ные кондукторы замѣщаютъ инженеръ-механиковъ и т. п.). Кондукторы имѣютъ возможность держать экзаменъ на чинъ подпоручика по адмиралтейству и случаи такихъ производствъ бываютъ во флотѣ не такъ ужъ рѣдко.

Еще сложнѣе подготовка офицерскаго состава. Требованія предъявляемыя къ каждому молодому офицеру чрезвычайно многочисленны: онъ долженъ умѣть вести корабль, минуя опасности, т.-е. быть штурманомъ, стрѣлять изъ пушекъ, обращаться съ башнями и башенными орудіями, стрѣлять минами, ставить минное загражденіе, и пр. и пр., т. е. онъ долженъ быть въ курсѣ всѣхъ главныхъ дѣйствій на суднѣ при боевыхъ условіяхъ, не спеціализируясь однако въ одномъ направленіи.

Для такой подготовки строевыхъ офицеровъ существуетъ Морской Корпусъ въ Петербургѣ, выпускающій ежегодно около 120 воспитанниковъ. Обученіе въ Корпусѣ продолжающееся 6 лѣтъ — 3 въ общихъ классахъ и 3 въ спеціальныхъ — сводится именно къ тому, чтобы дать молодымъ людямъ основы знанія всѣхъ отраслей морского дѣла и способность практически примѣнять ихъ на дѣлѣ, а также къ созданію фундамента, при наличіи котораго возможна дальнѣйшая спеціализація въ любой изъ отраслей морской службы. Чтобы облегчить усвоеніе курса, Корпусъ богато оборудованъ приборами, дающими возможность примѣнять показной методъ обученія и дать самимъ воспитанникамъ умѣнье практически примѣнять пройденное. По окончаніи зимняго теоретическаго курса, ежегодно воспитанники Морского Корпуса отправляются въ лѣтнее практическое плаваніе, на своемъ спеціальномъ отрядѣ судовъ. Здѣсь они проходятъ послѣдовательно всѣ судовыя обязанности, начиная съ обязанностей простого матроса и кончая офицерскими.

При этомъ въ каждой должности воспитанники несутъ вахтенную службу по своей отрасли, подъ наблюденіемъ строевыхъ офицеровъ и корпусныхъ воспитателей. Главная задача плаванія — пріучить къ морю, къ морской жизни, научить знанію всѣхъ мельчайшихъ частей корабля и подготовить къ вахтенной службѣ. Воспитанники обязательно обучаются греблѣ на шлюпкахъ и управленію шлюпками подъ веслами и подъ парусами. Это лихое, чисто морское занятіе поощряется, какъ создающее духъ соревнованія, и для развитія спортивной жилки ежегодно въ концѣ плаванія устраиваются гребныя и парусныя гонки всѣхъ шлюпокъ отряда на призы. Завершается каждое плаваніе практическими экзаменами по пройденному за лѣто курсу, послѣ чего отрядъ возвращается и воспитанники получаютъ небольшой отпускъ, для передышки между лѣтними и зимними занятіями.

Инженеръ-механики, т. е. специалисты по судовымъ двигателямъ, и кораблестроители подготовляются въ Морскомъ Инженерномъ Училищѣ Императора Николая I-го въ Кронштадтѣ. Это училище четырехклассное, и схема подготовки въ немъ приблизительно та же, что и въ Морскомъ Корпусѣ, но такъ какъ здѣсь молодые люди, подготовляясь ко вполнѣ опредѣленной специальности, не имѣютъ въ дальнѣйшемъ нѣсколькихъ путей, то подготовка ихъ требуетъ прохожденія болѣе узкаго, но зато болѣе обширнаго курса. Ежегодно выпускаются около 40—50 инженеръ-механиковъ и около 10 корабельныхъ инженеровъ. Въ лѣтнихъ плаваніяхъ воспитанники училища проходятъ детально всѣ обязанности машинистовъ и кочегаровъ и попутно знакомятся въ общихъ чертахъ со всѣми остальными отраслями морского дѣла.

Окончаніе какъ Морского Корпуса, такъ и Морского



Шлюпочныя гонки на эскадрѣ.

Инженернаго Училища не влечетъ за собою еще производства въ офицеры, а только въ корабельные гардемарины — чинъ промежуточный между воспитанникомъ и офицеромъ. Это создано для того, чтобы подготовить молодежь къ самостоятельной дѣятельности и испытать въ нихъ способность къ самостоятельному труду. Корабельные гардемарины расписываются группами по боевымъ судамъ Балтійскаго и Черноморскаго флотовъ и здѣсь въ теченіе шести мѣсяцевъ плаваютъ снова, проходя практическую школу, но уже безъ указки и побужденія воспитателей, затѣмъ держатъ экзамены и производятся въ первый офицерскій чинъ — мичмана, мичмана инженеръ-механика и подпоручика корпуса корабельныхъ инженеровъ.

Кромѣ означеннаго нормальнаго пути къ производству въ офицеры флота, есть другой — помимо указанныхъ учебныхъ заведеній: нерѣдко молодые люди, имѣющіе влеченіе къ морской службѣ, въ силу тѣхъ или иныхъ обстоятельствъ, не имѣютъ возможности поступить ни въ младшій общій, ни въ младшій спеціальный классы Морского Корпуса; такимъ лицамъ, желающимъ служить во флотѣ, предоставляется возможность поступленія въ юнкера флота.

Раньше въ юнкера флота принимали только лицъ, окончившихъ высшее учебное заведеніе, теперь же для этого достаточно окончаніе средняго учебнаго заведенія. Существуетъ предположеніе переименовать классъ юнкеровъ въ *гардемаринскій классъ*. Организація его предположена слѣдующая: осенью по конкурсному экзамену молодые люди принимаются въ юнкера и первоначально, 2—3 недѣли обучаются строю на берегу при 2-мъ Балтійскомъ флотскомъ экипажѣ въ Петербургѣ, послѣ чего они отправляются на $^1/_2$—1 мѣсяцъ во внутреннее плаваніе, а затѣмъ на томъ

же кораблѣ за границу. Первое учебное плаваніе продолжается около 6 мѣсяцевъ и служитъ для практическаго ознакомленія со всѣми вопросами морского дѣла вообще.

Въ теченіе перваго плаванія, въ декабрѣ юнкера сдаютъ экзаменъ по знанію уставовъ и выдержавшіе его приводятся къ присягѣ. По возвращеніи изъ плаванія идетъ періодъ теоретическаго изученія наукъ на берегу (въ Петербургѣ), длящійся около 11 мѣсяцевъ, во время которыхъ проходится вся математика и теорія тѣхъ спеціальныхъ предметовъ, практическое изученіе которыхъ было пройдено въ плаваніи. Кромѣ того проходится курсъ химіи съ отдѣломъ взрывчатой химіи примѣнительно къ курсу артиллеріи и миннаго дѣла. Въ маѣ юнкера поступаютъ на корабли для второго плаванія, половина котораго проходитъ въ отечественныхъ водахъ, а половина за границею. Во внутреннемъ плаваніи главная задача — изученіе своихъ водъ, особенно Финляндскихъ шхеръ, закрѣпленіе путемъ практическаго ознакомленія теоретическихъ свѣдѣній, пріобрѣтенныхъ зимою, и укрѣпленіе въ памяти морского дѣла путемъ самостоятельной практики. Въ заграничномъ плаваніи, главнымъ образомъ идутъ занятія астрономіей и дается общая шлифовка въ морскомъ отношеніи, а также проходятся основы военно-морского искусства вообще. По возвращеніи въ Россію юнкерамъ производится экзаменъ при комиссіи отъ Морского Министерства по всѣмъ морскимъ спеціальнымъ предметамъ, послѣ чего дается двухнедѣльный отпускъ. Далѣе приступаютъ къ 4-хъ мѣсячному теоретическому курсу военно-морскихъ предметовъ (исторія военно-морского искусства, тактика, статистика и пр.), послѣ котораго производится экзаменъ только по военно-морскимъ наукамъ, и выдержавшіе выпускаются въ корабельные гардемарины,

чтобы затѣмъ быть произведенными въ офицеры на общихъ основаніяхъ; въ среднемъ школа юнкеровъ должна давать не менѣе 100 человѣкъ въ выпускъ. Организація эта совершенно новая, и въ 1914 году проходится только первое практическое плаваніе на крейсерѣ «Олегъ» 60 юнкерами. Юнкера флота цѣнны тѣмъ, что поступаютъ на морскую службу, выйдя изъ юношескаго періода, по большей части со вполнѣ установившимся рѣшеніемъ посвятить себя службѣ флоту.

Для подготовки офицеровъ къ спеціальной дѣятельности учреждены офицерскіе классы: артиллерійскій, минный и водолазный въ Кронштадтѣ, штурманскій въ Петербургѣ и подводный въ портѣ Императора Александра III, съ одногодичнымъ курсомъ, гдѣ соотвѣтствующія спеціальности проходятся болѣе детально, чѣмъ въ корпусѣ. Зимой слушатели обучаются въ классѣ, гдѣ проходятъ теорію. Лѣтомъ же практикуются по своей спеціальности на учебныхъ отрядахъ; артиллерійскій и минный отряды упражняются въ стрѣльбѣ изъ орудій и минами, въ управленіи стрѣльбой, въ постановкѣ минъ загражденія, подводный и водолазный изучаютъ свое дѣло, а слушатели штурманскаго класса уходятъ на два мѣсяца въ заграничное плаваніе, для полученія опыта большого океанскаго плаванія. Окончивъ плаваніе, офицеры держатъ экзамены и, получивъ званіе спеціалиста младшаго разряда, возвращаются въ боевой флотъ, для примѣненія на немъ пріобрѣтенныхъ знаній. Въ среднемъ, каждый классъ ежегодно выпускаетъ отъ 20 до 30 офицеровъ, при чемъ по размѣру выпуска первое мѣсто занимаютъ артиллерійскій и минный классы, затѣмъ штурманскій, подводный и водолазный.

Кромѣ упомянутыхъ офицеровъ практиковъ-спеціалистовъ, флоту нужны и теоретики-офицеры, могущіе, на

основаніи современной науки конструировать орудія, башни, двигатели и пр.

Для этой цѣли въ Михайловской артиллерійской академіи, въ Горномъ и Электротехническомъ институтахъ имѣются вакансіи для морскихъ офицеровъ. Точно также имѣются вакансіи и въ Военно-Юридической академіи, для пополненія военно-морскихъ судебныхъ должностей. Современное состояніе флота требуетъ еще одной отрасли, ранѣе не существовавшей — морской авіаціи и съ этой цѣлью ежегодно нѣсколько офицеровъ проходятъ курсъ авіаціонной школы въ Севастополѣ, практикуясь главнымъ образомъ на гидроаэропланахъ.

Наконецъ, послѣднее высшее морское учебное заведеніе есть Николаевская Морская Академія въ Петербургѣ. Она раздѣляется на военно-морской, кораблестроительный, механическій и гидрографическій отдѣлы. Курсъ Академіи двухгодичный, съ третьимъ дополнительнымъ курсомъ. Кораблестроительный и механическій отдѣлы говорятъ сами за себя и выяснить ихъ значеніе не приходится. Гидрографическій отдѣлъ служитъ для образованія офицеровъ гидрографовъ, занимающихся вопросами обезпеченія безопасности мореплаванія: обслѣдованіемъ морей и береговъ, составленіемъ точныхъ картъ, лоцій и пр. Военно-морской отдѣлъ, созданный только послѣ войны 1904—05 гг., служитъ для подготовки офицеровъ къ службѣ въ Генеральномъ Штабѣ и для выработки общихъ идей о веденіи морской войны. Послѣднее играетъ главнѣйшую роль въ дѣлѣ подготовки офицерскаго состава.

Чтобы побѣдить противника необходимо знаніе тактики и стратегіи, которыя составляютъ основу военно-морского искусства, равно какъ и знаніе вооруженныхъ силъ противника, его пріемовъ обученія, его достоинствъ и недо-

статковъ. Каждый морской офицеръ готовится въ конечномъ результатѣ командовать флотомъ во время боя. Не каждый достигаетъ положенія командующаго, но возможность момента, когда отъ него и только отъ него будетъ зависѣть участь боя, не исключена даже для только что произведеннаго мичмана. Изъ этого видно, что только единомысліе отдѣльныхъ частей и можетъ создать ту необходимую согласованность въ дѣйствіяхъ, которая одна можетъ привести къ побѣдѣ. Конечно, прохожденіе курса военноморского отдѣла Академіи всѣми офицерами есть совершенно недостижимый идеалъ и практически приходится удовлетвориться тѣмъ, чтобы по крайней мѣрѣ командующій составъ былъ на высотѣ знанія военно-морского искусства, прочіе же офицеры флота пріобрѣтали бы единые съ ними взгляды отъ окончившихъ Академію и распространяющихъ свои знанія во флотѣ офицеровъ.

Николаевская Морская Академія выпускаетъ по каждому изъ техническихъ отдѣловъ отъ 5 до 15 офицеровъ (разъ въ 3 года) и по Военно-Морскому отдѣлу около 15 офицеровъ, изъ которыхъ около 5 остаются на дополнительный курсъ (пріемъ ежегодный).

Такова учебная часть подготовки личнаго состава, но на этомъ, конечно, обученіе не кончается: оно идетъ затѣмъ на боевыхъ корабляхъ, гдѣ самая служба — непрерывная подготовка къ бою.

Слова «непрерывная подготовка», конечно, не означаетъ, что круглый годъ, каждый день флотъ занимается однимъ и тѣмъ же; времена года, естественно, предъявляютъ свои требованія и съ ними приходится считаться. Для Чернаго моря климатическія условія, въ сущности, не имѣютъ значенія, но Балтійское море и наши воды Восточнаго океана находятся въ болѣе суровомъ климатѣ и въ зимніе мѣсяцы



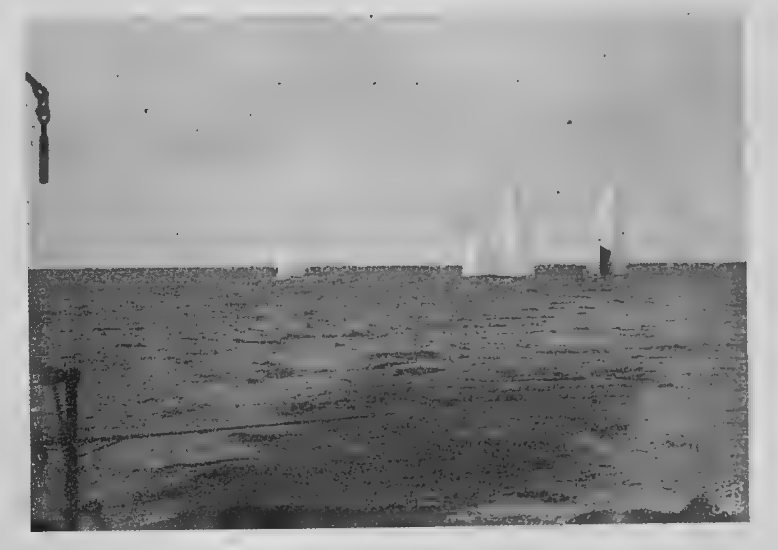
Зимовка въ Гельсингфорсѣ. „Цесаревичъ“.

замерзаютъ. Поэтому волей неволей 3—4 зимнихъ мѣсяца флотъ обреченъ на неподвижность, но не на бездѣятельность. Уже прошло то время, когда считалось, что зимой флотъ не долженъ быть готовымъ къ войнѣ и всѣ боевые припасы свозились въ портъ для храненія. Теперь корабли должны быть всегда готовыми выйти противъ каждаго возможнаго непріятеля.

По характеру работу флота можно раздѣлить на два періода: лѣтнихъ плаваній (сюда включается весна и осень, т. е. все время, когда навигація открыта) и зимней подготовки.

Съ началомъ лѣтняго періода, всѣ суда принимаютъ изъ отряда новобранцевъ и изъ школъ матросовъ, спеціалистовъ и унтеръ-офицеровъ, и уходятъ въ мѣста, предположенныя для лѣтнихъ ученій. Обученіе стрѣльбѣ происходитъ преимущественно около Ревеля. Съ самого ранняго

утра Ревельскій рейдъ оживаетъ. Одинъ за другимъ, снимаются съ якоря гигантскіе сѣрые[1] линейные корабли и крейсера и уходятъ въ море на стрѣльбу. Тамъ уже дожидаются ихъ артиллерійскіе щиты, большіе четырехугольники на плавучемъ основаніи, затянутые парусиной, одни неподвижные, поставленные на якоря, другіе буксируемые портовыми катерами или миноносцами. По сигналу ко-



Стрѣльба по щиту.

рабль готовится къ бою. Вся команда разбѣгается по своимъ мѣстамъ по боевому расписанію, въ башни, погреба, къ дальномѣрамъ, въ боевую рубку, въ которой находится центръ управленія корабля — командиръ, старшій артиллеристъ, старшій штурманъ, всѣ непосредственные помощ-

[1] Суда окрашены всегда въ такъ называемый „боевой“, свѣтло-сѣрый цвѣтъ, чтобы на разстояніи, особенно при неясной погодѣ, быть возможно менѣе замѣтными.

ники командира, и откуда по всему кораблю разлетаются по электрическимъ проводамъ, телефонамъ и переговорнымъ трубамъ одно за другимъ приказанія. Снаружи незамѣтно особенной дѣятельности; ворочаются башни, орудія въ нихъ поднимаются и опускаются, затѣмъ блеститъ огонь и изъ дула вырывается вмѣстѣ съ громовымъ раскатомъ громадный столбъ желтаго дыма, ненадолго все заволакивается дымомъ и снова тотъ же видъ. Но стоитъ только заглянуть внутрь башни, внутрь корабля вообще, чтобы убѣдиться какую дѣятельность и энергію проявляютъ механизмы и люди ими управляющіе. Одинъ нажимъ рукоятки и громадный зарядникъ съ 12-дюймовыми снарядами и зарядами съ самаго низу корабля поднимается наверхъ, чтобы остановиться точно противъ раскрытаго затвора пушки. Нажимается другая рукоятка и снарядъ и зарядъ послѣдовательно загоняются на свои мѣста механическимъ прибойникомъ, который, исполнивъ свое дѣло, автоматически прячется въ свое гнѣздо, элеваторъ тоже автоматически идетъ внизъ за новыми снарядами, затворъ закрывается и пушка готова. Сидящій у прицѣла комендоръ наводитъ пушки на цѣль, поворачивая башню и поднимая или опуская орудіе тоже двумя рукоятками, и въ моментъ, когда она наведена, нажимаетъ кнопку, — двадцатипудовый снарядъ летитъ въ щитъ, пронизываетъ его и, ударившись наконецъ объ воду, вскидываетъ громадный столбъ воды. Въ это время въ погребахъ достаются снаряды и заряды, подвозятся и укладываются на элеваторъ, который подаетъ ихъ къ пушкѣ. Но не одни артиллеристы такъ заняты во время стрѣльбы. Машинисты и кочегары стоятъ на своихъ мѣстахъ, поворачивая клапана и рычаги двигателей, подбрасывая въ топки уголь. Всѣ динамо-машины работаютъ самымъ полнымъ ходомъ, давая энергію безчисленнымъ электро-

моторамъ, приводящимъ въ движеніе всевозможные механизмы. Различныя трюмныя, пожарныя и другія помпы гонятъ воду по трубамъ противопожарной и водоотливной системъ, питаютъ водою котлы; воздухъ во всѣхъ этихъ помѣщеніяхъ, не имѣющихъ непосредственнаго выхода наружу, все время вентилируется по сложной сѣти вентиляціонныхъ трубъ; въ телеграфной рубкѣ происходитъ пріемъ по безпроволочному телеграфу приказаній начальника и отправленіе отвѣтовъ на



„Цесаревичъ" въ морѣ.

нихъ и т. д., и т. д. Словомъ весь корабль, сверху донизу, живетъ, движется, работаетъ, вся эта масса людей выполняетъ каждый свое дѣло, направленное къ одной цѣли — разрушить щитъ, изображающій врага, убѣдиться, что орудія, команда при нихъ, управляющій огнемъ офицеръ и другіе, выполнили до конца всю подготовку и могутъ съ гордымъ сознаніемъ своей силы выходить въ бой.

Въ то время, какъ въ морѣ идетъ стрѣльба изъ орудій большого калибра, рейдъ живетъ своей жизнью. Съ одной стороны, стрѣляетъ изъ шестидюймовыхъ орудій артиллерій-

скій отрядъ, съ другой миноносцы изъ своихъ маленькихъ 120 м/м. и 75 м/м. пушекъ. На нихъ нѣтъ электрической подачи, все производится вручную и потому необходима долгая и усердная тренировка, чтобы не получалось задержки въ стрѣльбѣ, чтобы всѣ работали быстро и автоматично. Здѣсь огромное значеніе удѣляется соревнованію, позволяющему достигать превосходныхъ результатовъ. Нѣкоторые изъ кораблей, стоящихъ на рейдѣ, практикуются въ стрѣльбѣ пульками изъ учебныхъ стволовъ по маленькому желѣзному щиту, который тутъ же буксируетъ паровой катеръ. Дѣлается это для развитія вѣрности глаза у наводчиковъ. На другихъ корабляхъ идетъ артиллерійское ученіе: во время самой стрѣльбы уже не должно быть ни сучка, ни задоринки, и теперь весь артиллерійскій персоналъ производитъ необходимыя манипуляціи, чтобы каждый твердо усвоилъ свое мѣсто и свои обязанности.

Такъ живетъ Ревельскій рейдъ начиная съ 7 часовъ утра и до 12 часовъ дня, когда всѣ суда возвращаются на свои якорныя мѣста для обѣденнаго перерыва, который длится, однако, недолго. Уже въ часъ, на смѣну стрѣлявшимъ, въ море уходятъ другіе корабли, а первые остаются на рейдѣ, чтобы въ свою очередь стрѣлять пульками или изъ пушекъ мелкой артиллеріи. Второй періодъ кончается въ пять часовъ, но и послѣ него далеко не всѣ имѣютъ право на отдыхъ. Большинство должно протирать, смазывать пушки и готовиться чинить разбитые удачными выстрѣлами щиты, натягивать на нихъ новую парусину и т. д.

Миноносцы проходятъ курсъ стрѣльбы посмѣнно — дивизіона два-три, остальные въ это время, въ другомъ порту, чтобы не мѣшать артиллеристамъ, стрѣляютъ минами. У минныхъ аппаратовъ стоитъ наготовѣ ихъ прислуга. Навстрѣчу стрѣляющему несется миноносецъ со щитомъ на

буксирѣ. Одно нажатіе рычага и громадная длинная мина вылетаетъ изъ аппарата и падаетъ въ воду; пройдя разстояніе до щита она останавливается и всплываетъ, ее сейчасъ же вылавливаютъ и готовятъ къ новой стрѣльбѣ.

На третьемъ рейдѣ занимается отрядъ заградителей: по заранѣе составленному плану, идетъ онъ въ указанное мѣсто, ставитъ минное загражденіе и уходитъ, затѣмъ вылавливаетъ поставленныя мины, обучая команду траленію, и снова готовитъ ихъ къ постановкѣ. Еще въ другомъ мѣстѣ ныряютъ подъ воду подводныя лодки, тоже стрѣляютъ минами



Минная дивизія въ морѣ.

по щитамъ на ходу, находясь въ погруженномъ состояніи. Весь флотъ усердно готовится къ предстоящей ему боевой дѣятельности.

Но самая непріятная и тяжелая работа это погрузка угля. Въ это время весь корабль грязенъ, угольная пыль забивается во всѣ щелочки. Однако и она становится интересной, если погрузка идетъ у нѣсколькихъ судовъ: ежечасно корабли поднимаютъ сигналъ изъ флаговъ, показывающій сколько тоннъ погружено за истекшій часъ, и всѣ съ напряженнымъ вниманіемъ слѣдятъ за сигналами, чтобы знать, кто оказался впереди всѣхъ. Большое оживленіе въ лѣтнюю дѣятельность вносятъ и состязательныя стрѣльбы, создающія крайне приподнятое настроеніе у конкурентовъ. Оказаться лучшимъ, получить на

свой корабль ИМПЕРАТОРСКІЙ кубокъ[1] составляетъ почетное отличіе, котораго всѣ энергично добиваются; одновременно состязательныя стрѣльбы показываютъ степень боевой подготовки каждаго корабля. Всѣ упомянутыя стрѣльбы, постановки загражденій и пр. производятся какъ днемъ, такъ и ночью при самыхъ разнообразныхъ обстоятельствахъ.

Завершивъ лѣтнюю учебную подготовку и окончивъ состязательныя стрѣльбы, флотъ получаетъ какъ бы въ награ-



Линейный Балтійскій флотъ въ морѣ.

ду за труды заграничное плаваніе. Крайнее однообразіе періода стрѣльбъ, полное отсутствіе собственно плаванія, требуетъ перемѣны обстановки, настоящей морской жизни и интереснаго разнообразія въ видѣ иностранныхъ портовъ. Правда плаваніе продолжается всего только одинъ мѣсяцъ, а иногда и меньше, нисколько не напоминая собою заграничныя плаванія стараго времени, но и короткое заграничное плаваніе, гдѣ приходится встрѣчаться съ иностранными воен-

[1] См. „Россійскій ИМПЕРАТОРСКІЙ Флотъ“ 1913 года Описаніе и фотографія ИМПЕРАТОРСКАГО приза.

ными судами, порождаетъ стремленіе совершенствоваться, развиваетъ любовь къ морю и производитъ превосходное моральное дѣйствіе на личный составъ.

Въ 1912 году главныя силы Балтійскаго флота ходили въ Копенгагенъ. Выйдя изъ Ревеля, корабли нѣсколько дней маневрировали въ Балтійскомъ морѣ, затѣмъ пройдя проливомъ Большой Бельтъ въ Каттегатъ обогнули съ сѣвера острова Даніи и вошли на рейдъ города Копенгагена (непосредственный проходъ изъ Балтійскаго моря проливомъ Зундъ для большихъ судовъ изъ-за мелководья невозможенъ). Мелкія суда и миноносцы посѣтили нѣкоторые шведскіе, датскіе и германскіе порта. Въ общемъ, считая со стоянкой въ Копенгагенѣ, эскадра провела за границею около двухъ недѣль.



Въ морѣ.

Въ 1913 году плаваніе было интереснѣе и продолжалось около мѣсяца. Въ концѣ августа флотъ совершилъ переходъ изъ Ревеля въ Портлэндъ (южный берегъ Англіи), гдѣ былъ принятъ англійскою эскадрою чрезвычайно радушно. Простоявъ въ Портлэндѣ пять сутокъ, эскадра ушла во Францію, гдѣ въ Брестѣ пробыла такой же срокъ, и послѣ не

менѣе дружественнаго пріема, оказаннаго ей нашими союзниками, направилась въ Норвежскія воды. Въ морѣ произошло раздѣленіе эскадры: часть ея направилась въ Ставангеръ-фіордъ, а часть въ Христіанзундъ. Послѣ этихъ портовъ, снова соединившись въ морѣ, эскадра въ концѣ сентября возвратилась въ Ревель.

Передохнувъ немного, флотъ позднею осенью начинаетъ свою подготовку въ области военно-морского искуства: — маневры съ отраженіемъ ночныхъ минныхъ атакъ и атакъ подводныхъ лодокъ, съ рѣшеніемъ всевозможныхъ тактическихъ задачъ, высадками десантовъ и непрерывными эволюціями, вносятъ новый элементъ въ морскую службу. Тутъ надо быть все время на чеку, чтобы не прозѣвать неожиданной атаки, не упустить самому выгоднаго момента для нападенія, здѣсь техническая подготовка уступаетъ мѣсто тактической, развиваетъ самостоятельность и даетъ возможность проявлять широкую инициативу. Надо къ тому же принять во вниманіе, что маневры происходятъ осенью, въ октябрѣ, когда погоды обыкновенно свѣжія, бываютъ частые шторма, что хотя и утомительно, зато превосходно закаляетъ личный составъ.

Съ окончаніемъ маневровъ корабли расходятся по своимъ портамъ на зимовку, и начинается другой періодъ работы, почти исключительно теоретическій. Всѣ училища, классы, школы начинаютъ снова функціонировать, и на корабляхъ учреждаются теоретическія занятія по спеціальностямъ и грамотности. Нѣсколько учебныхъ кораблей уходятъ на зиму въ заграничное плаваніе, такъ что, несмотря даже на необходимость непрерывной подготовки, нѣкоторый небольшой контингентъ личнаго состава имѣетъ возможность попасть въ большое (6-ти мѣсячное) заграничное плаваніе. Такъ, напримѣръ, осенью 1913 года, ушли за границу на всю

зиму: изъ Балтійскаго моря — крейсера: «Россія», «Олегъ» и «Богатырь» въ Средиземное море, а изъ Владивостока — крейсеръ «Аскольдъ» въ Китай и Индо-Китай.

Не оставлена безъ вниманія и моральная подготовка флота.

Для воспитанія и укрѣпленія военнаго духа, для созданія традицій, чрезвычайно важно, чтобы все, что напоминаетъ о славномъ прошломъ нашего флота не пропадало, а собиралось и свято сохранялось. Поэтому на большинствѣ судовъ



„Олегъ" въ океанѣ.

устроены небольшіе музеи; въ Морскомъ Корпусѣ — разсадникѣ личнаго состава флота, тоже сосредоточены предметы, касающіеся подвиговъ его бывшихъ воспитанниковъ: такъ, напримѣръ, въ столовомъ залѣ хранятся турецкій флагъ, взятый кораблемъ «Александръ Невскій» въ Нава-

ринскомъ сраженіи, гюйсъ турецко-египетскаго парохода «Первасъ-Бахри», взятый пароходомъ «Владиміръ», флагъ съ англійскаго парохода «Тигръ», взятаго въ плѣнъ у Одессы и флагъ корабля «Императрица Марія», на которомъ въ Синопскомъ сраженіи находился вице-адмиралъ Нахимовъ и которымъ онъ былъ покрытъ при погребеніи. По стѣнамъ же висятъ мраморныя доски съ именами воспитанниковъ Корпуса — георгіевскихъ кавалеровъ.

Въ дни годовщинъ смерти выдающихся адмираловъ или совершенія ими подвиговъ для нижнихъ чиновъ дѣлаются сообщенія. Съ осени 1913 г., организація чтенія лекцій офицерамъ въ портахъ, гдѣ расположены части флота, возложена на Морской Генеральный Штабъ.

Запросы военно-морской мысли, получаютъ свое выраженіе въ спеціальномъ военно-морскомъ журналѣ «Морской Сборникъ», издающемся при Морскомъ Генеральномъ Штабѣ.

Въ морской газетѣ «Кронштадтскій Вѣстникъ» поднято за послѣднее время много насущныхъ для флота вопросовъ. Для облегченія возможности доставать морскія изданія, созданъ въ текущемъ году книжный складъ и магазинъ морского вѣдомства, въ которомъ сосредоточены всѣ существующія изданія по военно-морскимъ отраслямъ знанія. Съ 1914 г. возобновилась и дѣятельность С.-Петербургскаго военно-морского кружка, имѣющаго одной изъ цѣлей взаимное содѣйствіе членовъ кружка къ увеличенію ихъ военно-морскихъ знаній и разработку военно-морскихъ наукъ.

Одновременно во многихъ портахъ, на эскадрахъ и отрядахъ и на отдѣльныхъ корабляхъ, а также и на военно-морскомъ отдѣлѣ Академіи идетъ военно-морская игра, въ которой теоретически разыгрываются вѣроятныя военныя дѣйствія съ возможнымъ противникомъ.

Будучи весьма интересной, игра въ значительной сте-

пени развиваетъ быстрое соображеніе и правильное военное мышленіе.

Для нижнихъ чиновъ въ портахъ и на судахъ организованы лекціи на военно-воспитательныя темы; командныя библіотеки, благодаря развитію грамотности, пріобрѣтаютъ все большее и большее значеніе и въ свободное время книги берутся очень охотно. Для развлеченія команды постоянно устраиваются командные спектакли, показываются кинематографическія картины, организуется борьба. Лѣтомъ по вечерамъ на берегу процвѣтаетъ футболъ, зимою коньки и лыжный спортъ. При возможности устраиваются экскурсія для осмотра заводовъ и мѣстныхъ достопримѣчательностей, или спортивныя экскурсіи на шлюпкахъ, напримѣръ, однажды баркасъ съ одного изъ учебныхъ судовъ совершилъ переходъ подъ парусами изъ Гельсингфорса въ Ревель съ заходомъ на островъ Вульфъ.

Все изложенное показываетъ, что съ перваго же дня поступленія во флотъ и до самого момента увольненія въ запасъ или выхода въ отставку, весь личный составъ непрерывно учится. Техника идетъ впередъ, военная наука развивается, вырабатываются новые приборы, новые способы управлять ими. Конца подготовкѣ личнаго состава нѣтъ и быть не можетъ, такъ какъ если бы какой-нибудь флотъ прервалъ обученіе, онъ мгновенно оказался бы позади всѣхъ другихъ и долженъ былъ бы употреблять нечеловѣческія усилія, чтобы наверстать упущенное.

Е. Шильдкнехтъ.

Наши моря.

Почти на пятьдесятъ тысячъ километровъ тянутся морскія границы Россійской Имперіи, составляя около двухъ третей протяженности всей пограничной линіи нашей родины (70000 км.).

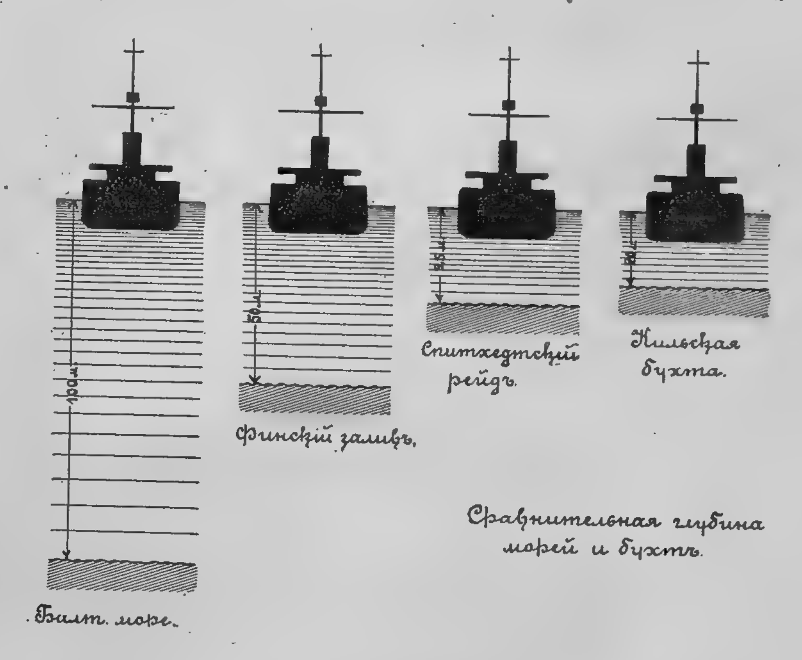
Три океана омываютъ ея берега и значеніе ихъ для Россіи не подлежитъ сомнѣнію.

Однако, такъ какъ военный флотъ Россіи главнымъ образомъ создается на Балтійскомъ и Черномъ моряхъ, то съ военно-морской точки зрѣнія наибольшую важность имѣютъ именно эти два моря, свѣдѣнія о которыхъ помѣщены ниже.

Балтійское море.

Географическое положеніе. Балтійское море со своими тремя заливами Финскимъ, Рижскимъ и Ботническимъ на протяженіи 1300 морскихъ миль (2400 километровъ) омываетъ берега нашей родины. Составляя на западѣ продолженіе Нѣмецкаго или Сѣвернаго моря, Балтійское море отдѣляется отъ послѣдняго полуостровомъ Ютландія и Датскими островами. Съ Нѣмецкимъ и далѣе съ Атлантическимъ океаномъ Балтійское море сообщается тремя довольно мелководными проливами: Большимъ и Малымъ Бельтами и Зундомъ. Изъ нихъ Большой Бельтъ совершенно до-

ступенъ для морскихъ судовъ съ наибольшей существующей доселѣ осадкой, Зундъ же и Малый Бельтъ проходимы судами лишь малаго водоизмѣщенія. Кромѣ этихъ естественныхъ выходовъ имѣется еще искусственный — каналъ Императора Вильгельма, пересѣкающій по германской территоріи полуостровъ Ютландію у его основанія.



Сравнительная глубина морей и бухтъ.

Каналъ этотъ доступенъ для современныхъ большихъ кораблей и имѣетъ большое стратегическое значеніе для германскаго флота, позволяя ему въ очень короткій срокъ сосредоточиться въ Нѣмецкомъ или Балтійскомъ морѣ.

Разстояніе отъ датскихъ проливовъ до Петербурга, считая его по обычному морскому пути, равняется 740 морскимъ милямъ (ок. 1300 в.).

Балтійское море съ заливами считается мелководнымъ,

ибо максимальная глубина его нѣсколько превышаетъ 300 метровъ, среднія же глубины около 200 метровъ; глубины Финскаго и Ботническаго заливовъ въ среднемъ не превышаютъ 50 метровъ. Это сравнительное «мелководье» Балтійскаго моря часто приводится доказательствомъ невозможности имѣть на немъ броненосный флотъ. Прилагаемый рисунокъ указываетъ на ошибочность этого мнѣнія. Нѣмецкое море почти все мельче ста метровъ; лишь узкая полоса его подъ норвежскимъ берегомъ имѣетъ большія глубины, но никому не приходитъ въ голову доказывать невозможность для Англіи имѣть линейный флотъ. Кораблю, сидящему въ водѣ 8—9 метровъ, не надо для свободнаго плаванія имѣть 100 метровъ подъ килемъ. Одна изъ лучшихъ въ мірѣ бухтъ — Кильская — служащая базой германскаго флота на Балтійскомъ морѣ, имѣетъ глубину менѣе 20 метровъ. Спитхедскій рейдъ, служившій до послѣдняго времени мѣстомъ сосредоточенія всего англійскаго флота, не глубже 20—30 метровъ.

Наша Ревельская бухта имѣетъ среднія глубины около 24—27 метровъ (13—15 морскихъ саженъ) т. е. такія же, что и Спитхедскій рейдъ.

Другое, сходное съ первымъ, обвиненіе ставится Балтійскому морю въ томъ, что оно изобилуетъ островами, мелями и подводными опасностями.

Острова Балтійскаго моря, лежащіе въ нашихъ водахъ, можно раздѣлить: на группу острововъ, лежащихъ къ сѣверу отъ главнаго входа въ Рижскій заливъ [это Даго, Моонъ, Вормсъ и нѣсколько болѣе мелкихъ острововъ], затѣмъ острова Финскаго залива, изъ которыхъ часть расположена у южнаго побережья залива [Оденсхольмъ, два Роогэ, Наргенъ, Вульфъ и проч.], затѣмъ о-ва, лежащіе въ восточномъ углу Финскаго залива [Гогландъ, Б. и М. Тютерсы, Се-

скаръ и Котлинъ] и, наконецъ, безчисленное множество острововъ, островковъ и камней шхерной полосы Финляндіи; въ Ботническомъ заливѣ имѣется также шхерная полоса, тянущаяся вдоль берега Финляндіи, а входъ въ него какъ бы прегражденъ шхерной группой Оландскихъ острововъ.

Острова, шхеры и подводныя банки оставляютъ, однако, въ Балтійскомъ морѣ и его заливахъ достаточно широкую полосу воднаго пространства, совершенно чистаго отъ опасностей и съ глубинами, значительно превосходящими тѣ, которыя требуются для самыхъ большихъ морскихъ судовъ. Ширина этой полосы различна: въ Балтійскомъ морѣ она лежитъ въ предѣлахъ отъ 50 до 100 морскихъ миль (100 морскихъ миль = 174 верстамъ); въ Финскомъ заливѣ, къ западу отъ Ревеля болѣе 20 морскихъ миль; у самаго Ревеля около 12 морскихъ миль, а къ востоку отъ него и до острова Гогландъ около 15 и болѣе морскихъ миль. Въ пространствѣ внѣ этихъ условно ограниченныхъ районовъ плаваніе большихъ морскихъ судовъ нѣсколько ограничено и въ большинствѣ случаевъ должно совершаться по опредѣленнымъ путямъ, такъ называемымъ *фарватерамъ*.

Шхерная полоса Финляндіи доступна большимъ судамъ лишь въ нѣкоторыхъ мѣстахъ, зато мелкія суда, какъ, напримѣръ, миноносцы, могутъ ходить и вдоль и поперекъ шхеръ въ очень многихъ пунктахъ. — Расположеніе финскихъ шхеръ создало для этого рода судовъ неисчислимыя бухты, якорныя мѣста и проходы, часто совершенно укрытыя отъ взоровъ съ моря лѣсистыми островами. У юго-западнаго входа въ Финскій заливъ острова Даго, Моонъ, Вормсъ и другіе образуютъ также довольно сложный архипелагъ, отдѣляемый отъ материка неглубокимъ проливомъ Моонзундъ, могущимъ служить вмѣстѣ съ прилегающими проливами и бухтами мѣстомъ плаванія и стоянокъ мелкихъ судовъ (миноносцевъ).

Сравнивая Балтійское море и Финскій заливъ въ отношеніи удобствъ маневрированія съ морями нашихъ сосѣдей нужно признать, что оно въ нихъ не сложнѣе таковуго по Нѣмецкому морю. Несомнѣнно, плаванье въ Финскихъ шхерахъ сопряжено съ многими трудностями, но и оно дѣлается вполнѣ возможнымъ при организаціи хорошей системы огражденія и при непремѣнномъ условіи знакомства съ мѣстностью. Зато флотъ, практически достаточно изучившій шхеры, получаетъ при плаваньи въ Финскомъ заливѣ громадное преимущество передъ противникомъ, не обладающимъ этими знаніями. Важность изученія шхеръ давно сознана въ нашемъ Балтійскомъ флотѣ и въ этомъ отношеніи нашъ минный флотъ несомнѣнно имѣетъ громадныя преимущества передъ флотами нашихъ вѣроятныхъ противниковъ.

Замерзаніе. Многочисленныя рѣки, впадающія въ Балтійское море и его заливы, несутъ въ него большое количество прѣсной воды, что обусловливаетъ чрезвычайно малую, сравнительно съ океанской, соленость этого моря. Обиліе осадковъ, выпадающихъ во всѣ времена года, также способствуетъ ея уменьшенію. Это обстоятельство въ связи съ климатическими условіями создаетъ въ Балтійскомъ морѣ немалую помѣху мореплаванію, содѣйствуя ежегодному покрытію прибрежной полосы моря и заливовъ ледяной корой. Такъ какъ вопросъ замерзаемости имѣетъ большое значеніе для мореплаванія, мы остановимся на немъ нѣсколько подробнѣе.

Тутъ вновь, какъ и въ вопросѣ навигаціи, слѣдуетъ разъяснить ошибочность чрезвычайно распространеннаго въ широкихъ слояхъ общества неправильнаго мнѣнія о томъ, какъ замерзаетъ Балтійское море.

Замерзаемость его чрезвычайно различна въ разныхъ пунктахъ побережья, какъ по продолжительности существованія ледяного покрова, такъ и по толщинѣ льда.

Ежегодно покрываются льдомъ слѣдующія части моря: Ботническій заливъ, Финляндскія шхеры, восточная часть Финскаго залива, Моонзундъ и часть Рижскаго залива.

Ботническій заливъ замерзаетъ прежде всего; уже въ началѣ ноября въ сѣверной его части появляется ледъ. Вслѣдъ за нимъ начинаетъ покрываться льдами крайняя восточная часть Финскаго залива (въ началѣ декабря), шхеры въ восточной ихъ части и Моонзундъ. Въ теченіе декабря ледяной покровъ распространяется почти на всю шхерную полосу Финляндіи, къ концу января замерзаетъ море къ востоку отъ о-ва Гогландъ. Южный берегъ Финскаго залива къ западу отъ Ревеля, а тѣмъ болѣе Курляндское побережье Балтійскаго моря находятся въ отношеніи замерзанія въ гораздо лучшихъ условіяхъ. Либава и Виндава почти вовсе не замерзаютъ, Балтійскій портъ закрывается въ среднемъ лишь на 33 дня.

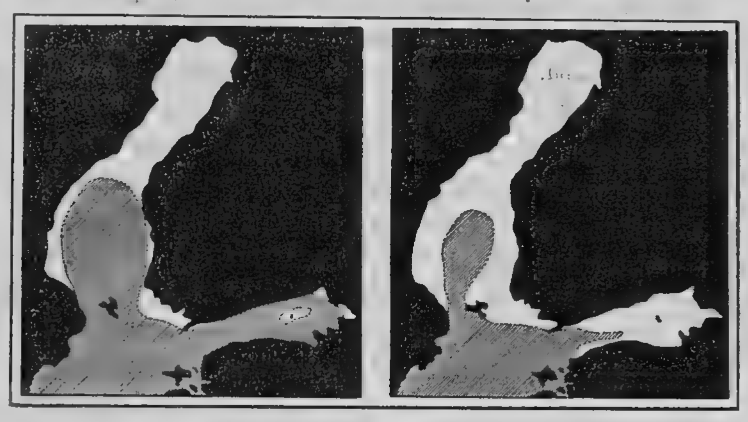
Вскрытіе моря происходитъ въ обратномъ порядкѣ. Раньше всего въ концѣ января и началѣ февраля расходится ледъ у Курляндскаго побережья, затѣмъ въ мартѣ очищается западная часть Финскаго залива, въ апрѣлѣ Финскія шхеры и Кронштадтъ и лишь льды въ сѣверо-восточной части Ботническаго залива задерживаются иногда до іюня мѣсяца.

Прилагаемая таблица даетъ среднія для разныхъ мѣстъ побережья числа начала и конца ледостава и продолжительность замерзанія. Прилагаемая картограмма рисуетъ общій характеръ распредѣленія льдовъ въ Балтійскомъ морѣ и его заливахъ.

Итакъ, мы видимъ, что одна часть Балтійскаго моря съ заливами затягивается сплошнымъ ледянымъ покровомъ, другая свободна отъ него. Не говоря объ этой второй части, въ которой, очевидно, возможна навигація круглый годъ, мы

Ледяной покровъ Ботническаго и Финскаго заливовъ.

Январь 1905 г. Мартъ 1905 г.



Бѣлымъ показанъ ледъ, штриховкой — свободная вода.

(Картограммы заимствованы изъ „Atlas de Finlande" 1910 г.)

Ледяной покровъ Балтiйскаго моря и его заливовъ.

	Среднее.			Число зимъ безъ льда.
	Замерзанiе.	Вскрытiе.	Число дней со льдомъ.	
1. Либава . . .	23 дек.	4. февр.	40 дней	3 зимы изъ 8.
2. Виндава . . .	28 янв.	12 февр.	3 дня	
3. У о-ва Даго .	16 „	2 марта	24 „	
4. Рижск. заливъ	17 дек.	13 марта	72 „	
5. Рига	17 ноябр.	26 „	121 день	
6. Гангэ	1 янв.	19 „	77 дней	6 зимъ изъ 15
7. Балт. портъ.	30 „	4 „	33 дня	[illegible]
8. О-въ Наргенъ.	9 февр.	16 „	35 дней	1 зима изъ 8.
9. Гельсингфорсъ	5 дек.	21 апр.	137 „	
10. О-въ Гогландъ	31 „	15 марта	71 день	
11. Нарвск. заливъ	11 янв.	20 февр.	40 дней	
12. Кронштадтъ .	17 ноябр.	10 апр.	43 дня	

должны упомянуть о возможности борьбы со льдами помощью ледоколовъ въ первой части Балтійскаго моря.

Толщина ледяного покрова Финскаго залива въ среднемъ такова, что съ нимъ несомнѣнно справляются сильные ледоколы, какъ, напримѣръ, «Ермакъ», который не разъ доказывалъ это на дѣлѣ, приходя въ Кронштадтъ зимою. Но есть одно обстоятельство, ставящее иногда, даже и «Ермаку», почти непреодолимыя препятствія. Какъ во всѣхъ замерзающихъ моряхъ , въ заливахъ Балтійскаго моря встрѣчаются такъ называемые *торосы* — нагроможденія льдовъ, образующіяся вслѣдствіе сдвижки ихъ. При сильныхъ вѣтрахъ льды ломаются, отрываются льдины, а иногда и цѣлыя ледяныя поля, которыя сталкиваясь однѣ съ другими, нагромождаются въ мѣстахъ столкновеній, затѣмъ спаиваются морозами и образуютъ барьеры — *торосы*, толщина которыхъ иногда достигаетъ 30 футовъ. Торосы и представляются главнымъ препятствіемъ для ледоколовъ въ ихъ борьбѣ со льдомъ.

Эти затрудненія не имѣютъ мѣста при плаваніи въ порта западной части Финскаго залива, Гангэ, Балтійскій портъ и Ревель, и тѣмъ болѣе въ порта Курляндскаго побережья Либава и Виндава.

Климатъ. Климатъ Балтійскаго моря, благодаря вліянію самаго моря и близости океана съ его теплымъ Гольфстрёмомъ, несомнѣнно мягче климата другихъ мѣстностей Россіи, лежащихъ въ тѣхъ же широтахъ.

Годовыя амплитуды температуры колеблются въ предѣлахъ отъ 20° до 22°. Наиболѣе холодными мѣсяцами являются январь и февраль (ср. t°=—5,5°—5,8° С), наиболѣе теплымъ — іюль (ср. t°=16,5°).

Въ отношеніи вѣтровъ наши владѣнія на Балтійскомъ морѣ можно подраздѣлить на двѣ части. Относя къ первой Курляндское побережье и весь Финскій заливъ, мы можемъ

сказать, что во всѣ времена года въ ней господствуютъ вѣтры изъ юго-западной четверти компаса; во второй части, по Финляндскому побережью и въ Ботническомъ заливѣ лѣтомъ дуютъ преимущественно сѣверо-восточные вѣтры, осенью же, зимой и весной — южные и юго-восточные.

Ограничивая разсмотрѣніе климатическихъ условій первой частью Балтійскаго моря, какъ наиболѣе интересной въ военномъ и экономическомъ отношеніяхъ, мы можемъ указать, что направленію господствующихъ вѣтровъ въ ней соотвѣтствуетъ и направленіе наибольшаго числа бурь.

Бури въ Балтійскомъ морѣ наиболѣе часты въ осенніе и зимніе мѣсяцы, и мѣсяцомъ съ максимальнымъ ихъ числомъ является декабрь. Особенной силы бури достигаютъ въ октябрѣ и мартѣ. Мѣсяцами съ минимальнымъ числомъ бурь являются іюнь, іюль и августъ.

Въ отношеніи осадковъ Балтійское море не являетъ собой никакихъ аномалій, среднее годовое количество ихъ является близкимъ къ осадкамъ Западной Европы и колеблется между 400 и 600 м/м. По временамъ года наибольшее количество ихъ приходится на лѣто и осень (по 31,5%).

Туманы на нашемъ побережьѣ случаются не слишкомъ часто и распредѣлены по временамъ года очень равномѣрно. Среднее число туманныхъ дней въ мѣсяцъ не превышаетъ 3—4 [1]).

Подводя итоги сказанному, мы видимъ, что 1) въ отношеніи навигаціонномъ, Балтійское море является вполнѣ доступнымъ для современныхъ судовъ наибольшихъ размѣровъ, 2) въ отношеніи замерзаемости въ зимнее время многіе порта Балтійскаго моря съ заливами дѣлаются практически недоступными для мореплаванья, другіе доступны при

[1]) Въ нѣкоторыхъ мѣстностяхъ земного шара это число въ опредѣленные мѣсяцы равняется 28.

помощи ледоколовъ и третьи открыты круглый годъ, и 3) въ отношенiи прочихъ климатическихъ условiй Балтiйское море не являетъ собою никакихъ особыхъ аномалiй.

Итакъ, на Балтiйскомъ морѣ нѣтъ причинъ, ставящихъ неодолимыя препятствiя существованiю на немъ флота и его дѣйствiямъ въ любое время года. Базируясь на порта западной части Финскаго залива или Курляндскаго побережья съ помощью ледоколовъ, или безъ нея наши суда всегда могутъ выйти въ открытое море и вернуться въ свой портъ.

Военные и торговые порта.

На Балтiйскомъ морѣ съ его заливами расположены слѣдующiе порта:

1. Въ Невской губѣ: Петербургъ (военный и торговый) и Кронштадтъ (военный и торговый).

2. По южному берегу Финскаго залива: Ревель (торговый) и Портъ Императора Петра Великаго (военный), Балтiйскiй портъ (торговый), Нарвскiй портъ (Усть-Нарова) (торговый), Локса, портъ Кунда и Калищи (всѣ три незначительные торговые).

По Финляндскому берегу Финскаго залива: Гельсингфорсъ (торговый) и Свеаборгъ (военный), Выборгъ (торговый), Фридрихсгамнъ (торговый), Котка (торговый), Ловиза (торговый), Борго (торговый), Экенесъ (торговый) и Марiенгамнъ (торговый).

Въ Рижскомъ заливѣ и Моонзундѣ: Рига, Перновъ, Гайнашъ и Гапсаль (всѣ торговые).

На Курляндскомъ побережьѣ Балтiйскаго моря: Либава (торговый) и Портъ Императора Александра III (военный).

Виндава, Павловская гавань и Полангенъ (всѣ торговые, послѣдніе два незначительные).

Въ Ботническомъ заливѣ: Або, Ньюштадъ, Раумо, Бьернеборгъ, Кристинештадтъ, Каско, Николайштадтъ, Якобштадтъ, Гамлакарлебю, Брагештадъ, Улеаборгъ, Кеми и Торнео (всѣ торговые).

С.-Петербургскій портъ. Военный портъ (см. планъ) скромныхъ размѣровъ обслуживаетъ лишь тѣ суда, которыя зимуютъ въ Петербургѣ. Къ нимъ относятся Императорскія яхты, яхты Высочайшихъ особъ и начальствующихъ лицъ. Съ военно-морской точки зрѣнія Петербургъ представляетъ несравненно большій интересъ, какъ центръ военнаго судостроенія и средоточіе центральныхъ учрежденій Морского Министерства. Въ Петербургѣ расположены: Казенный Балтійскій судостроительный и механическій заводъ, Казенный Адмиралтейскій Судостроительный и Башенный заводъ, Машиностроительный Франко-Русскій заводъ, Путиловская верфь, Путиловскій заводъ, Спб. Металлическій, Невскій Судостроительный и Механическій заводъ, Машиностроительный заводъ Л. Нобель и много другихъ болѣе мелкихъ. Въ окрестностяхъ Петербурга расположены казенные Ижорскіе заводы (бронепрокатный и механическій), казенный Обуховскій сталелитейный и орудійный заводъ и казенные и частные пороховые заводы.

Значеніе Петербурга какъ судостроительнаго центра видно изъ того, что изъ всѣхъ военныхъ судовъ, находящихся въ постройкѣ въ настоящее время въ Россіи и измѣряющихся общимъ тоннажемъ (вѣсомъ) въ 380.000 тоннъ, свыше 250.000 тоннъ приходится на Петербургъ, что составляетъ около 65% всего тоннажа.

Какъ торговый портъ Петербургъ имѣетъ первостепенное значеніе. Цѣнность внѣшняго товарообмѣна Петер-

бургскаго порта въ 1911 году опредѣлялась цифрами для вывоза въ 119 милліоновъ рублей, для ввоза въ 150 милліоновъ рублей, составляя въ суммѣ оборотъ въ 269 милліоновъ, что равно 30% отъ оборота всей внѣшней торговли Балтійскаго моря (безъ портовъ Финляндіи).

Коммерческій портъ расположенъ у устья Невы и тянется вдоль лѣваго ея берега, а затѣмъ вдоль такъ назы-



Невская губа.

ваемаго Морского Канала. Портъ имѣетъ нѣсколько искусственно углубленныхъ и обдѣланныхъ набережными бассейновъ. Онъ соединенъ съ моремъ Морскимъ каналомъ, искусственно углубленнымъ и углубляемымъ. Морской каналъ тянется прямой линіей на разстояніе $14^1/_2$ морскихъ миль (27 километровъ) и, кончаясь у Кронштадта, какъ бы впадаетъ въ одинъ изъ Кронштадтскихъ рейдовъ. Часть Морского канала, ближайшая къ Петербургу, во избѣжаніе заносовъ песку изъ Невы, ограждена дамбами. Морской каналъ имѣетъ глубину въ 30 футовъ, доступную для прохода самыхъ большихъ морскихъ судовъ. Въ настоящее время производятся

дальнѣйшія работы по углубленію канала и расширенію порта.

Кронштадтъ. Основанный Петромъ Великимъ на островѣ Котлинъ (27 километровъ отъ Петербурга) Кронштадтъ представляетъ собою военный портъ, въ которомъ для нуждъ торговли отведена лишь часть гаваней.

Кронштадтъ (см. планъ) не имѣетъ удобной естественной стоянки, всѣ его гавани окружены искусственными гранитными стѣнками, а якорная стоянка на рейдѣ защищена съ моря искусственнымъ ряжевымъ волноломомъ. Сравнительное мелководье окружающихъ островъ водъ заставляетъ постоянно производить углубительныя работы, которыя изъ-за роста тоннажа кораблей дѣлаются все болѣе и болѣе трудными. Какъ военный портъ Кронштадтъ является пунктомъ пригоднымъ для ремонта судовъ, имѣетъ нѣсколько сухихъ доковъ, изъ которыхъ одинъ наибольшій изъ существующихъ въ Россіи, а также казенный «Пароходный заводъ». Въ Кронштадтѣ, бывшемъ ранѣе главнымъ военнымъ портомъ на Балтійскомъ морѣ, сосредоточены и теперь многія спеціальныя учебныя заведенія для личнаго состава флота.

Являясь морской крѣпостью, защищающей непосредственный подступъ непріятельскаго флота къ Петербургу, Кронштадтъ обладаетъ многочисленнымъ гарнизономъ.

Коммерческое значеніе Кронштадта невелико и постоянно падаетъ по мѣрѣ расширенія С.-Петербургскаго порта. Оно выражается цѣнностью заграничнаго вывоза для 1911 года въ 8 милліоновъ рублей, ввоза въ 1 милліонъ, образуя оборотъ около 9 милліоновъ рублей.

Навигація въ Кронштадтѣ (равно и въ Петербургѣ) въ среднемъ продолжается около 200 дней.

Ревель и Портъ Императора Петра Великаго. Ревельская бухта (см. планъ) въ настоящее время является мѣстомъ



Ревельская бухта.

обычной стоянки главныхъ силъ нашего Балтійскаго флота. Природныя качества Ревельской бухты, ея удачное географическое положеніе, защищенность отъ западныхъ вѣтровъ и сравнительно малая замерзаемость [1]) способствовали избранію ея мѣстомъ сооруженія первокласснаго военнаго порта. Портъ этотъ, заложенный въ 1912 году, носитъ имя Императора Петра Великаго. Вмѣстѣ съ постройкой въ необходимомъ масштабѣ разныхъ портовыхъ сооруженій: мола, доковъ, мастерскихъ, складовъ и т. д. предпринята постройка морской крѣпости, которая также носитъ имя Великаго Преобразователя.

Сама бухта имѣетъ ровныя глубины (24—27 метровъ)

[1] Портъ замерзаетъ въ среднемъ на 49 дней, но помощью ледоколовъ навигація поддерживается круглый годъ.

и по размѣрамъ своимъ можетъ вмѣстить огромный флотъ. Будучи укрыта отъ господствующихъ западныхъ вѣтровъ, а также и вѣтровъ другихъ направленій, она открыта вѣтрамъ отъ N и NW., которые иногда разводятъ въ бухтѣ сильное волненіе, а зимой наносятъ плавающіе льды. Для устраненія этихъ недостатковъ, портъ Императора Петра Великаго съ сѣвера будетъ защищенъ моломъ, къ постройкѣ котораго уже приступлено. За этимъ моломъ, отчасти на материкѣ, отчасти на территоріи острова Карлосъ, и сооружаются всѣ необходимыя портовыя устройства. Покамѣстъ до сооруженія новаго военнаго порта, военныя суда пользуются старой военной гаванью, расположенной у территоріи коммерческаго порта въ глубинѣ бухты.

Попутно съ возведеніемъ сооруженій военнаго порта въ непосредственномъ сосѣдствѣ съ Ревелемъ создались три частныхъ судостроительныхъ завода: 1) Русско-Балтійское судостр. и механ. акц. общество въ Ревелѣ, получившее отъ Морского Министерства заказы на 2 крейсера и 6 миноносцевъ, 2) Ноблесснеръ, получившее заказы на 12 подводныхъ лодокъ, 3) Общество механическихъ и судостр. заводовъ. Беккера. Изъ заводовъ, изготовляющихъ отдѣльные механизмы и части корабельныхъ устройствъ, заслуживаютъ вниманія электрическій заводъ «Вольта» и механическіе: Фениксъ и Францъ Крулль.

Ревель, какъ торговый портъ, извѣстенъ съ XI столѣтія; съ 1284 года Ревель принадлежалъ Ганзейскому союзу, въ XV вѣкѣ онъ имѣлъ большое значеніе при торговыхъ сношеніяхъ съ Новгородомъ. При шведскомъ владычествѣ въ XVII вѣкѣ, въ Ревельскомъ порту уже имѣлись искусственныя сооруженія, а послѣ взятія его Петромъ Великимъ была построена часть гавани, существующая и доселѣ.

Торговое значеніе Ревеля особенно увеличилось послѣ

соединенія Ревеля желѣзной дорогой съ Петербургомъ и въ 1911 году измѣрялось слѣдующими цифрами: для внѣшней торговли: вывозъ около $27^1/_2$ милліоновъ рублей, ввозъ $70^1/_2$ милліоновъ рублей, оборотъ 98 милліоновъ. Такимъ образомъ Ревель является ввознымъ портомъ; главными предметами ввоза являются: хлопокъ, каменный уголь, мѣдь, свинецъ. Вывозятся черезъ Ревель зерновые продукты, спиртъ и желѣзо.

Ревельскій портъ имѣетъ особенное значеніе въ зимнее время, когда благодаря сравнительной незамерзаемости порта, онъ является какъ бы аванпортомъ Петербурга.

Либава и Портъ Императора Александра III. Военный портъ Императора Александра III расположенъ въ 3-хъ километрахъ къ сѣверу отъ города и торговаго порта Либава. Природныя свойства Либавы не высокаго качества. Низменный песчаный берегъ, тянущійся почти по меридіану, незначительныя глубины, подвижные пески и полное отсутствіе какой бы то ни было естественно закрытой отъ морскихъ вѣтровъ якорной стоянки принудили строителей военнаго порта прибѣгнуть къ огромнымъ искусственнымъ сооруженіямъ: сооруженъ волноломъ длиной около 10 километровъ, вырытъ большой бассейнъ для стоянки судовъ, соединенный каналомъ съ моремъ, построены сухіе доки, мастерскія и казенныя зданія. Единственнымъ преимуществомъ Либавы является ея незамерзаемость, что и послужило главнымъ основаніемъ къ постройкѣ здѣсь военнаго порта. Но измѣненіе соотношенія силъ флотовъ на Балтійскомъ морѣ въ связи съ горькимъ опытомъ послѣдней войны и естественныя неудобства порта Императора Александра III лишили его того первостепеннаго значенія, которое ему приписывалось; однако и въ настоящее время онъ продолжаетъ служить опорнымъ пунктомъ для минныхъ судовъ.

Коммерческій портъ Либавы, расположенный теперь въ южной части аванпорта (военный въ сѣверной) уже съ конца XVII вѣка помѣщался въ искусственномъ каналѣ, соединяющемъ Либавское озеро съ моремъ. Въ цѣляхъ борьбы съ наносными песками у устья канала постепенно выводились молы, затѣмъ съ проведеніемъ въ 1873 году Либаво-Роменской желѣзной дороги произошло дальнѣйшее развитіе искусственныхъ сооруженій, завершившееся уже въ девятидесятыхъ годахъ постройкой добавочныхъ моловъ и волнолома.

Въ 1911 году торговое значеніе порта по внѣшнему товарообмѣну выражалось цифрой въ 94 милліона рублей (вывозъ — 57 мил. руб., а ввозъ 37 милл.) Изъ-за границы черезъ Либаву ввозятся главнымъ образомъ: каменный уголь, сельди, соль, москательный товаръ, кожи, копра, рициновое сѣмя, пробковое дерево и сельско-хозяйственныя машины; вывозитъ Либава овесъ, выжимки, отруби, сѣмена, деготь, шерсть, лѣсъ и лошадей.

Значеніе Либавскаго порта повышается зимой, когда другіе порты замерзаютъ.

Въ Либавѣ расположено нѣсколько металлургическихъ заводовъ, какъ напримѣръ Беккеръ и др.

Рига. Городъ Рига существуетъ съ 1201 года; въ XIII вѣкѣ онъ вошелъ въ составъ Ганзейскаго союза, а съ 1721 года принадлежитъ Россіи.

Расположенный въ р. Западной Двинѣ Рижскій портъ оборудованъ по обоимъ берегамъ ея на протяженіи 35 километровъ отъ устья.

Минусами Рижскаго порта надо считать сравнительно большую его замерзаемость (121 день) и постоянные заносы грунтомъ, размываемымъ рѣкой. Несмотря на эти недостатки, борьба съ которыми ведется ледоколами и землечерпательнымъ караваномъ, Рижскій портъ обладаетъ значи-

тельнымъ товарообмѣномъ, который даетъ ему въ этомъ отношеніи первое мѣсто на Балтійскомъ морѣ.

Въ 1911 году грузооборотъ его внѣшней торговли достигъ цѣнности 275 милліоновъ рублей (вывозъ около 180 мил. и ввозъ — 95 мил.). Эти цифры показываютъ, что Рига является портомъ, ведущимъ по преимуществу вывозную торговлю. Благодаря желѣзнодорожной связи съ земледѣльческимъ райономъ (Риго-Орловская ж. д.), главнымъ предметомъ вывоза Риги является хлѣбъ, затѣмъ идутъ иные продукты сельскаго хозяйства, сырье, полуфабрикаты и лѣсъ. Ввозятся уголь, хлопокъ, металлическія издѣлія и машины.

Съ военной точки зрѣнія Рига интересна наличіемъ въ ней судостроительнаго завода для миноносцевъ и мелкихъ судовъ, подъ названіемъ Мюльграбенская верфь, и отдѣленія судостроительныхъ заводовъ Беккеръ.

Устье Западной Двины защищено крѣпостью Усть-Двинскомъ.

Виндава. Виндавскій портъ, расположенный въ устьѣ рѣки того же имени, окруженъ такими же песчаными дюнами, какъ и Либава. Существуя съ 1314 года, Виндавскій портъ всегда имѣлъ немалое торговое значеніе. Съ момента постройки Московско-Виндавской желѣзной дороги были предприняты работы по современному оборудованію его.

Внѣшній товарообмѣнъ Виндавскаго порта въ 1911 году выразился цифрой въ 104 милліона рублей, при вывозѣ цѣнностью въ $81^1/_2$ милліона и ввозѣ въ $22^1/_2$ милліона. Навигація Виндавы не закрывается круглый годъ и поддерживается часто даже безъ помощи ледокола.

Мелкіе торговые порта русскаго балтійскаго побережья. Изъ этихъ портовъ имѣютъ наибольшее значеніе: *Нарвскій* съ грузооборотомъ по внѣшней торговлѣ около 8 милліоновъ рублей (1911 годъ), изъ которыхъ 7 милліоновъ приходится

на ввозъ, и *Перновскій* съ грузооборотомъ по внѣшней торговлѣ въ 7½ милліоновъ рублей при цѣнности вывоза въ 5½ милліоновъ. Остальные порта: Павловская гавань, Полангенъ, Гапсаль, Гайнашъ, Кунда, Локса и Калищи имѣютъ лишь мѣстное значеніе.

Нѣсколько бо̀льшаго вниманія заслуживаетъ *Балтійскій портъ*, имѣющій отличную естественную бухту. Но близость Ревеля совершенно аннулируетъ его торговое значеніе.

Гельсингфорсъ и Свеаборгскій портъ. Расположенные въ глубинѣ шхерной полосы сѣвернаго берега Финскаго залива



Рейдъ города Гельсингфорса.

Гельсингфорскіе рейды и гавани обладаютъ прекрасными природными свойствами. Военный Свеаборгскій портъ занимаетъ одинъ изъ мысовъ полуострова, на которомъ расположенъ городъ Гельсингфорсъ; острова, окружающіе рейдъ, заняты укрѣпленіями крѣпости Свеаборгъ.

Рейды Гельсингфорса могутъ вмѣщать большіе военные корабли, которые въ теченіе нѣсколькихъ послѣднихъ лѣтъ и зимуютъ въ Гельсингфорсѣ.

Военное значеніе Гельсингфорса усиливается наличіемъ въ немъ нѣсколькихъ частныхъ судостроительныхъ и механическихъ заводовъ, способныхъ строить миноносцы и малыя суда и выполнять ремонтъ большихъ судовъ. Изъ заводовъ вниманія заслуживаютъ: машинно-и-мостостроительный заводъ и Сандвикскій судостроительный и механическій заводъ.

По торговому значенію Гельсингфорсъ занимаетъ первое мѣсто въ Финляндіи и шестое среди русскихъ портовъ на Балтійскомъ морѣ. Цѣнность его внѣшняго товарообмѣна исчислялась въ 1908 году цифрой около 40 милліоновъ рублей (включая сюда и торговлю съ Россіей), которая слагается изъ цѣнности вывоза около 3 милліоновъ и ввоза около $36^1/_2$ милліоновъ рублей.

Въ отношеніи оборудованія торговый портъ Гельсингфорса представляетъ современный европейскій портъ.

Навигація въ Гельсингфорсѣ закрывается въ среднемъ на 137 дней, почему значеніе его въ зимнее время въ отношеніи морской торговли сильно падаетъ.

Выборгъ. Выборгъ по внѣшней торговлѣ занимаетъ второе мѣсто въ Финляндіи, слѣдуя непосредственно за Гельсингфорсомъ.

Расположенный въ глубинѣ залива, врѣзающагося въ материкъ на разстояніи около 25 морскихъ миль, Выборгъ является узловымъ пунктомъ путей, соединяющихъ Финлян-

дію съ Россіей. Здѣсь имѣется крѣпость съ постояннымъ русскимъ гарнизономъ.

Морская торговля Выборга въ 1908 году превышала 26 мил. руб. Изъ этой суммы 16 мил. пришлось на вывозъ и 10 мил. на ввозъ.

Благодаря Сайменскому каналу, Выборгъ является также передаточнымъ торговымъ пунктомъ, связывающимъ всю озерную систему Финляндіи съ моремъ.

Гангэ. Расположенный мористѣе всѣхъ портовыхъ городовъ Финляндіи на далеко выступающемъ въ море мысѣ Гангеуддъ, Гангэ является по преимуществу зимнимъ портомъ. Имѣя достаточно хорошія природныя качества и будучи единственнымъ почти незамерзающимъ портомъ Финляндіи, Гангэ пользовался особымъ вниманіемъ финляндцевъ. Онъ оборудованъ великолѣпнымъ каменнымъ моломъ съ большой глубиной у него, разгрузочными средствами и пакгаузами. Рейды его доступны для судовъ наибольшихъ размѣровъ.

Главную роль въ торговомъ оборотѣ Гангэ играетъ вывозъ за границу, достигшій въ 1908 году цифры въ 15 мил. руб.; ввозъ за тотъ же годъ не превысилъ 8 мил Главными предметами вывоза Гангэ являются масло и молочные продукты.

Або. Торговый портъ Або расположенъ по обоимъ берегамъ рѣчки Аура, впадающей въ Ботническій заливъ. Отъ устья этой рѣчки до выхода въ открытое море фарватеръ на разстояніи 80 морскихъ миль тянется среди шхеръ. По оборотамъ торговли Або весьма близокъ къ Гангэ. Его ввозъ въ 1908 году равнялся 18 мил. руб., а вывозъ 4 мил.

Въ Або расположены нѣсколько небольшихъ судостроительныхъ и механическихъ заводовъ, построившихъ въ свое время не мало миноносцевъ для русскаго флота.

Котка. Небольшой портовый городъ, расположенный ме-

жду Гельсингфорсомъ и Выборгомъ. Котка является первымъ портомъ Финляндіи по вывозной торговлѣ лѣсомъ и лѣсными продуктами, которая выражается (для 1908 года) цифрой въ $8^1/_2$ мил. рубл. Какъ большинство приморскихъ городовъ Финляндіи, Котка обладаетъ отличной естественной, укрытой въ шхерахъ, гаванью.

Порта Ботническаго залива имѣютъ сравнительно меньшее торговое значеніе: ихъ товарообмѣнъ въ 1908 году былъ: *Николайштадъ* — около 10 милліоновъ рублей, *Улеаборгъ* — $7^1/_2$ милліоновъ рублей, *Бьернеборгъ* — 7 милліоновъ рублей.

Всѣ остальные порта Финляндіи торгуютъ на значительно меньшія суммы.

Экономическое значеніе Балтійскаго моря.

Балтійское море издревле являлось путемъ оживленныхъ торговыхъ сношеній. Пользовались имъ норманы при сношеніяхъ съ Византіей, корабли Ганзейскаго союза бороздили его воды въ средніе вѣка, пароходы всѣхъ европейскихъ націй везутъ по нему свои товары и въ наше время.

Въ 1910 году черезъ русскіе порта Балтійскаго моря вывезено за границу товаровъ на $437^1/_2$ милліоновъ рублей, ввезено на $352^1/_2$ милліона рублей, что даетъ общій грузооборотъ русскихъ портовъ Балтійскаго моря *въ 790 милліоновъ рублей.*

Въ томъ же году черезъ порта Финляндіи было вывезено на сумму около 109 милліоновъ, ввезено на 144 милліона, что даетъ для внѣшней торговли Финляндіи сумму всего оборота въ *253 милліона рублей.*

Сложивъ эти двѣ цифры мы получили бы неправильное сужденіе о цѣнности внѣшняго грузооборота, такъ какъ и въ ту и въ другую входитъ цѣнность торговли Россіи съ Финляндіей, т. е. той, какую въ другомъ морѣ мы назвали бы каботажной.

Въ 1910 году она измѣрялась цифрами въ $16^1/_2$ милл. р. для вывоза изъ Россіи въ Финляндію и въ 2 милл. рублей для ввоза изъ Финляндіи въ Россію, или цифрой въ $18^1/_2$ милліоновъ рублей для всего оборота.

Вычитая эту послѣднюю сумму изъ указанныхъ выше получаемъ:

Заграничный товарообмѣнъ русскихъ портовъ

Балт. моря 790 м. р. — $18^1/_2$ м. р. = $771^1/_2$ м. р.

Заграничн. товарообмѣнъ финляндск. портовъ

Балт. моря 253 м. р. — $18^1/_2$ м. р. = $264^1/_2$ м. р.

Для всего Балтійскаго моря . . . . 1036 м. р.

Итакъ уже въ 1910 году весь внѣшній товарообмѣнъ портовъ Балтійскаго моря выражался цѣнностью свыше 1 милліарда рублей.

Исключая изъ дальнѣйшаго разсмотрѣнія внѣшній товарообмнѣнъ портовъ Финляндіи и ограничиваясь лишь собственно русскими портами Балтійскаго моря, мы изъ прилагаемой таблицы и графика «Морская внѣшняя торговля Россіи» увидимъ, что въ процентномъ отношеніи цѣнность какъ вывоза, такъ и ввоза, идущаго черезъ порта Балтійскаго моря, оставалась за послѣдніе годы, 1908, 1909, 1910 и 1911, почти неизмѣнной (вывозъ нѣсколько растетъ и съ 28% выросъ до 32%), абсолютная же цѣнность вывоза повышается вмѣстѣ съ ростомъ вообще всей внѣшней торговли

Россіи; цѣнность ввоза также растетъ, хотя въ 1909 году и наблюдалось нѣкоторое паденіе ея.

Главными предметами вывоза русскихъ портовъ Балтійскаго побережья являются зерновые продукты и сырье, ввоза — хлопокъ, чай, каменный уголь, мануфактурные товары и вино. Главный предметъ вывоза Финляндіи — лѣсъ во всѣхъ его видахъ, матеріалы и готовые предметы бумажнаго производства и молочные продукты, ввоза — изъ Россіи зерновые продукты, изъ-за границы — колоніальные.

Количество товаровъ, перевезенныхъ въ Балтійскомъ морѣ каботажемъ, въ 1909 году достигало цифры въ 106 милліоновъ пудовъ, тогда какъ заграничная перевозка выражалась цифрой въ 360 милліоновъ пудовъ.

Къ сожалѣнію внѣшній товарообмѣнъ Россіи, ведущійся черезъ Балтійское море, производится преимущественно на иностранныхъ судахъ, и участіе русскаго торговаго флота выражается на Балтійскомъ морѣ ничтожной цифрой въ 12—13%.

Плавающій на Балтійскомъ морѣ нашъ торговый флотъ въ 1913 году состоялъ всего изъ 963 судовъ чистой вмѣстимости въ 186.129 регистровыхъ тоннъ, что составляетъ около 25% отъ всего русскаго торговаго флота. Стоимость торговаго флота на Балтійскомъ морѣ исчисляется цифрою около 33 милліоновъ рублей.

Къ этому надо добавить торговый флотъ Финляндіи, который значительно превосходитъ собственно русскій флотъ, и въ 1912 г. выражался цифрой въ 392.408 регистровыхъ тоннъ.

Ежегодный уловъ рыбы на Балтійскомъ морѣ измѣряется довольно солидными цифрами. Такъ въ 1911 году онъ выражался количествомъ 2.7 милліона пудовъ, цѣнностью въ 5.4 милліона рублей. Рыбнымъ промысломъ на Балтійскомъ

морѣ въ 1911 году было занято 21.000 человѣкъ. Эти цифры составляютъ въ % отношеніи относительно всего улова рыбы въ Европейской и Азіатской Россіи: по количеству 6%, по цѣнности $5^1/_2$% и для числа лицъ 8%.

Военное значеніе Балтійскаго моря[1].

Въ 1910—1911 годахъ изъ державъ, владѣющихъ берегами Балтійскаго моря, самымъ могущественнымъ флотомъ обладала Германія, которой поэтому и принадлежало господство надъ водами этого внутренняго моря. Хотя проливы, соединяющіе Балтійское море съ океаномъ, и находятся въ рукахъ Даніи, которая съ 1857 года взимала извѣстную пошлину за проходъ судовъ туда и обратно, однако, въ настоящее время, съ ростомъ морского и военнаго могущества Германіи, контроль надъ проливами фактически перешелъ въ ея руки. Военное значеніе Балтійскаго театра для Россіи и Германіи опредѣляется, какъ сѣверный флангъ стратегическихъ сухопутныхъ фронтовъ нашей и германской армій; глубоко вдаваясь въ материкъ Россіи своими заливами, подступая къ самой столицѣ и омывая берега всего Прибалтійскаго края, столь же близкаго Германіи этнографически и географически, Балтійское море можетъ быть использовано Германіей для наступательныхъ операцій противъ важнѣйшаго административно-политическаго и военно-промышленнаго центра Россіи. Владѣніе Балтійскимъ моремъ и его заливами обезпечило бы Германіи сплошную

[1] Изъ „Военной Энциклопедіи“, томъ IV, Балтійскій морской театръ.

снабжающую базу для армій, оперирующихъ на нашемъ стратегическомъ фронтѣ. Точно такъ же и для насъ Балтійское море имѣетъ огромное военное значеніе, какъ при наступательныхъ, такъ и оборонительныхъ дѣйствіяхъ противъ Германіи: омывая на большомъ протяженіи германскіе берега, оно позволяетъ намъ оперировать по кратчайшимъ направленіямъ, а также можетъ быть использовано, какъ снабжающая база нашихъ армій при условіи владѣнія моремъ; при оборонительномъ образѣ дѣйствій съ нашей стороны Балтійское море имѣетъ для насъ не меньшее значеніе, ибо обладаніе имъ предохранитъ отъ охвата весь правый флангъ нашего западнаго стратегическаго фронта и оградитъ столицу и наше побережье отъ захвата противникомъ.

Большое стратегическое значеніе имѣетъ для Германіи каналъ императора Вильгельма I-го, соединяющій Балтійское море съ Нѣмецкимъ и позволяющій ей перебрасывать свой флотъ съ одного морского театра на другой. Въ войнахъ со Швеціей значеніе Балтійскаго моря опредѣляется какъ историческими примѣрами прошлаго, такъ и простою географіей. Лучшимъ доказательствомъ этого является карта Балтійскаго моря, на берегахъ котораго расположены столицы Россіи и Швеціи.

Про военное значеніе отдѣльныхъ раіоновъ Балтійскаго моря и его заливовъ можно сказать слѣдующее: 1) въ раіонѣ самаго Балтійскаго моря наибольшее значеніе имѣетъ такъ называемый центральный его раіонъ т. е. пространство моря между островами Готландомъ, Даго, Эзелемъ и Або-Оландскимъ архипелагомъ; въ этомъ раіонѣ сходятся всѣ морскіе пути, ведущіе изъ моря въ заливы; кромѣ того, берега острововъ Готланда и Эзеля и отчасти Або-Оландскій архипелагъ являются единственными пунктами побережья самаго Балтійскаго моря, гдѣ имѣются естественныя бухты

и заливы, могущіе послужить операціонными базами для флотовъ воюющихъ державъ, главные военные порта и базы коихъ расположены на краяхъ театра; 2) стратегическое значеніе Финскаго залива, вдающагося на 240 морскихъ миль внутрь материка Россіи съ столицей Имперіи въ глубинѣ его и являющагося крайнимъ правымъ флангомъ всего нашего западнаго стратегическаго фронта, для насъ огромно. Топографія мѣстности, трудность навигаціи и наличіе шхеръ на протяженіи всего сѣвернаго берега залива являются важными военными факторами, облегчающими оборону залива и затрудняющими для непріятеля наступленіе внутрь его; 3) Рижскій заливъ имѣетъ для насъ также большое стратегическое значеніе. Онъ вдается на 90 миль въ материкъ; въ глубинѣ его находится городъ Рига съ большимъ промышленнымъ раіономъ. Южная часть этого залива находится уже въ сферѣ западнаго фронта. Серьезной преградой для пользованія заливомъ является входъ въ него (Ирбенскій проливъ) изъ Балтійскаго моря, представляющій значительныя трудности въ навигаціонномъ отношеніи; 4) Ботническій заливъ (смотри карту его) вслѣдствіе своей удаленности отъ раіона главнаго театра, а также малой населенности береговъ, трудныхъ навигаціонныхъ условій и большой замерзаемости, — военнаго значенія почти не имѣетъ; только самая его южная часть, примыкающая къ сѣверной границѣ Оландскаго шхернаго раіона, имѣетъ большое значеніе для Швеціи, какъ кратчайшее операціонное направленіе въ Финляндію; 5) Для Германіи громадное военное значеніе имѣетъ Померанская бухта, берега коей находятся въ ближайшемъ разстояніи отъ Берлина, а также и весь раіонъ моря къ западу отъ Фемарнбельта; въ этомъ раіонѣ находится главная военная база германскаго флота — Киль, каналъ императора Вильгельма I-го и устья

пролива Большого и Малаго Бельтовъ; 6) большое стратегическое значеніе для насъ имѣютъ шхерные раіоны Финскаго залива, Або-Оландскаго архипелага и Моонзунда. Благодаря внутреннимъ укрытымъ путямъ, недоступнымъ для большихъ судовъ и требующимъ для ихъ использованія огромнаго навыка личнаго состава въ плаваніи, наши шхерные раіоны, расположенные параллельно операціоннымъ линіямъ въ Финскій заливъ, образуютъ прекрасную фланго-

Таблица кратчайшихъ морскихъ путей по Балтійскому морю съ заливами.

Въ морскихъ миляхъ.

	Выборгъ.	О. Гогландъ.	Котка.	Гельсингфорсъ.	Ревель.	Балтійскій портъ.	Гангэ.	Рига.	М-къ Дагерортъ.	Виндава.	Либава.	Киль.	В. Бельтъ у Корсера.
Петербургъ . .	88	103	115	175	190	208	226	372	257	382	436	815	827
Выборгъ . . .	—	67	70	136	151	175	208	340	238	338	395	803	818
О. Гогландъ .	—	—	23	72	84	108	128	273	160	260	317	715	730
Котка	—	—	—	76	103	133	146	297	186	286	343	741	756
Гельсингфорсъ	—	—	—	—	45	62	74	227	108	208	265	661	673
Ревель	—	—	—	—	—	32	65	201	100	200	257	655	670
Балтійскій п. .	—	—	—	—	—	—	45	177	70	170	227	625	640
Гангэ	—	—	—	—	—	—	—	181	49				
Рига	—	—	—	—	—	—	—	—	183		186		
М. Дагерортъ .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	100	157		
Виндава . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	60		
Либава	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	400	420
Киль	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	69

Для нахожденія разстоянія между двумя пунктами ищутъ одинъ изъ нихъ въ вертикальномъ, другой въ горизонтальномъ столбцахъ, въ пересѣченіи ихъ строчекъ читаютъ цифру.

вую позицію для миннаго флота; Моонзундъ важенъ для насъ, какъ маневренная база миннаго флота; пользуясь Моонзундомъ, минный флотъ можетъ оперировать по внутреннимъ операціоннымъ линіямъ относительно противника, дѣйствующаго въ Финскомъ или Рижскомъ заливахъ и въ центральномъ раіонѣ самаго Балтійскаго моря.

Черное море.

Географическое положеніе. Около 3000 километровъ составляютъ длину Черноморской границы Россіи [1]). Имѣя наибольшую длину по параллели 610 морскихъ миль и наибольшую ширину по меридіану 330 морскихъ миль, а наименьшую между южнымъ берегомъ Крыма и Анатолійскимъ берегомъ въ 142 морскихъ мили, Черное море, какъ очертаніями береговъ, такъ и по глубинѣ, является рѣзкой противоположностью Балтійскому. Дѣйствительно, глубины Балтійскаго моря не превосходятъ 300 метровъ, — глубины Чернаго почти по всему пространству измѣряются 1150 метрами, а наибольшая глубина — 2245 метровъ; острововъ здѣсь имѣется лишь три и притомъ весьма незначительныхъ, береговая же линія изрѣзана весьма мало. Заливы и полуострова имѣются лишь въ сѣверо-западной части моря.

Характеръ береговъ Чернаго моря довольно разнообразенъ; такъ сѣверный и западный берега его, за исключеніемъ южнаго берега Крыма, невысоки и имѣютъ довольно широкую прибрежную полосу небольшой глубины; у устьевъ рѣкъ берега низменны и болѣе изрѣзаны. Сѣверный берегъ обра-

[1] Включая и Азовскую.

зуетъ много лимановъ, часто отдѣленныхъ отъ моря песчаными косами и представляющихъ собой иногда чрезвычайно соленыя озера; Южный и Кавказскій берега очень высоки и довольно круто спускаются въ котловину съ глубинами болѣе 1000 метровъ.

Съ Средиземнымъ моремъ и далѣе съ океаномъ Черное море соединяется узкимъ проливомъ Босфоръ, за которымъ лежитъ Мраморное море, въ свою очередь соединяющееся со Средиземнымъ столь же узкимъ и еще болѣе длиннымъ проливомъ Дарданеллы. Босфоръ является какъ бы широкой (3/4 кил.) [1]) и глубокой (болѣе 50 метр.) соленой рѣкой, тянущейся на протяженіи 28 километровъ (15 морскихъ миль). Дарданеллы имѣютъ глубину также болѣе 50 метр., ширину около 3-хъ километровъ и длину около 65 километровъ.

Какъ извѣстно, оба пролива и Мраморное море находятся во владѣніи Турціи и защищаются рядомъ фортовъ, расположенныхъ по берегамъ проливовъ. Съ точки зрѣнія международнаго права, на основаніи дополнительной къ Парижскому Трактату Конвенціи 30 марта 1856 года и статьи 2-й Лондонскаго договора 1871 года, проливы закрыты для военныхъ судовъ всѣхъ націй, пока Порта находится въ мирѣ, но и въ мирное время султанъ можетъ открыть проливы военнымъ флотамъ дружественныхъ державъ «для обезпеченія исполненія постановленій Парижскаго Трактата 1856 г.» [2]).

Но не международнымъ правомъ ограждается фактически господство на томъ или другомъ морѣ, а дѣйствительнымъ соотношеніемъ силъ. Проливы не находятся въ фактическомъ обладаніи государства, имѣющаго преобладающіе ин-

---

[1] Нева у Троицкаго моста имѣетъ ширину около 0,6 километра, т. е. нѣсколько уже Босфора.

[2] Изъ ст. „Босфоръ и Дарданеллы", Г. К. фонъ-Шульцъ „Морской Сборникъ", 1913 г.

тересы на Черномъ морѣ — Россіи. Такова дѣйствительность и намъ приходится ее отмѣтить.

Въ отношеніи навигаціонномъ, Черное море представляется исключительно удобнымъ, благодаря приглубымъ берегамъ и полному отсутствію какихъ бы то ни было подводныхъ опасностей (за исключеніемъ непосредственной близости къ берегу).

Климатическія условія также не ставятъ особыхъ затрудненій мореплаванію, туманы въ Черномъ морѣ не часты и сводятся въ большей части моря къ опредѣленному сезону. Преобладаютъ туманы весенніе (въ Сѣверо-Западной части моря и въ Азовскомъ морѣ наблюдаются также и осенніе) и количество туманныхъ дней въ весенніе мѣсяцы опредѣляется въ среднемъ цифрой отъ 5 до 20%[1]). Зато лѣтомъ тумановъ не бываетъ вовсе, а во многихъ мѣстностяхъ свободны отъ нихъ и осень и зима.

Въ отношеніи вѣтровъ и бурь, Черное море чрезвычайно разнообразно. Такъ въ раіонѣ Азовскаго моря годовое число бурь доходитъ до 10%, въ раіонѣ же Батумъ—Синопъ оно равняется всего лишь 0,6%. Если принять послѣднее за единицу, то мы получимъ для разныхъ раіоновъ слѣдующія цифры:

Азовское море	14
Ѳеодосія — Дообскій маякъ	10
Днѣстровское устье — Херсонесъ. . .	9
Туапсе — Поти	3
Батумъ — Синопъ	1

Цифры эти значительно отличаются отъ цифръ Балтійскаго моря, гдѣ въ разныхъ раіонахъ нашего побережья по-

[1] Въ Балтійскомъ морѣ число туманныхъ дней во всѣ времена года равняется 12 процентамъ.

вторяемость бурь выражается цифрами отъ единицы до 1,6, а въ % отъ 6 до 10%.

Подъ вліяніемъ нѣкоторыхъ мѣстныхъ условій, бури въ Черномъ морѣ достигаютъ иногда чрезвычайной силы. Напримѣръ въ Новороссійскѣ NO вѣтры, такъ называемые *боры,* часто достигаютъ силы до 10—12 балловъ [1]), и въ зимнее время при морозахъ являются настоящимъ бичемъ для мореплавателей, вызывая обледенѣніе корпуса и даже мачтъ судовъ.

Сѣверная часть Чернаго моря: Днѣпровско-Бугскій лиманъ, Днѣстровскій лиманъ и Одесса, въ зимнія стужи покрывается льдомъ. Однако замерзаніе ихъ не является постояннымъ и ежегоднымъ и не представляетъ собою особыхъ препятствій правильности навигаціи.

Въ противоположность Черному — Азовское море мелководно, наибольшая его глубина — 8 морскихъ саженъ (около 14½ метровъ), берега невысоки, восточный же и южный совсѣмъ низкіе. Изрѣзанность береговой черты невелика. Длинныя и узкія песчаныя косы образуютъ по берегамъ моря нѣсколько лимановъ. Острова — песчаны и низки и иногда покрываются водой.

Азовское море соединяется съ Чернымъ моремъ черезъ Керчь-Еникальскій проливъ, глубина канала въ которомъ въ 1908 году путемъ землечерпательныхъ работъ доведена до 7,3 метровъ (около 24 футъ).

Въ отношеніи замерзаемости Азовское море стоитъ въ условіяхъ схожихъ съ Сѣверной частью Чернаго моря. Замерзанію, также не ежегодному, подвержены какъ Керченскій проливъ и Таганрогскій заливъ, такъ равно и порта: Геническъ, Бердянскъ, Маріуполь.

---

[1] Ураганъ максимальной силы оцѣнивается по Бофорту въ 12 балловъ.

Военные и торговые порта Чернаго моря.

На *Крымскомъ побережьи:* 1) Севастополь (военный и торговый), 2) Ялта (торговый), 3) Ѳеодосія (торговый), 4) Керчь (военный и торговый).

Въ Сѣверо-западной части моря: 1) Одесса (торговый), 2) Николаевъ (военный и торговый), 3) Херсонъ (торговый).

На *Кавказскомъ побережьи:* 1) Новороссійскъ, 2) Поти и 3) Батумъ (всѣ торговые).

Порта второстепеннаго значенія таковы:

1) Въ Сѣверо-Западной части: Килія, Измаилъ и Рени (торговые порта Дунайскаго устья), Аккерманъ (въ Днѣстровскомъ лиманѣ), Скадовскъ и Хорлы (въ Каркинитскомъ заливѣ).

2) На Крымскомъ побережьи: Евпаторія, Балаклава, Алупка, Алушта и Судакъ.

3) На Кавказскомъ побережьѣ: Анапа, Геленджикъ, Туапсе, Сочи, Сухумъ и нѣсколько портовъ еще меньшаго значенія.

Главные торговые порта Азовскаго моря: Бердянсъ, Маріуполь, Таганрогъ и Ростовъ-на-Дону; второстепенные — Геническъ, Ейскъ, Ахтари и Темрюкъ.

Севастополь. Расположенный въ отличной естественной Севастопольской бухтѣ, имѣющей нѣсколько развѣтвленій, Севастополь является, главнымъ образомъ, военнымъ портомъ. Бухта служитъ мѣстомъ обычной стоянки нашего Черноморскаго флота. Собственно военный портъ съ его мастерскими, пристанями и складами расположенъ въ Южной бухтѣ, отвѣтвляющейся отъ главной бухты.

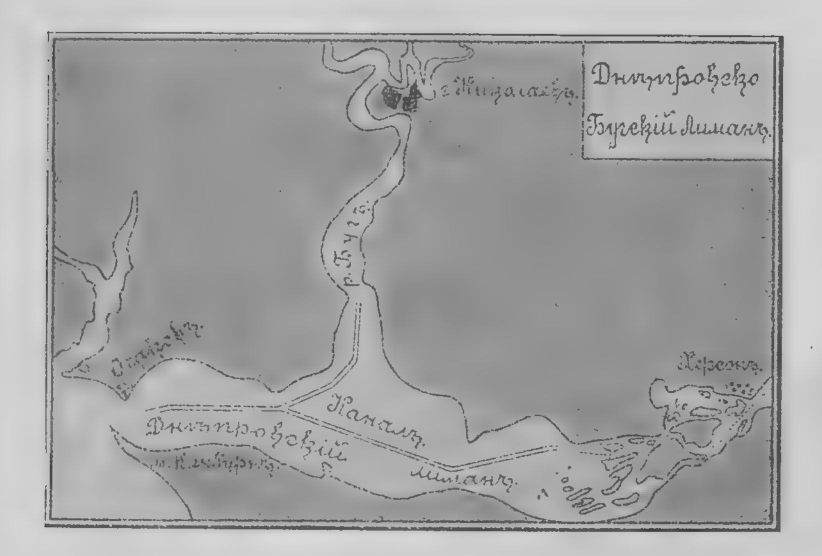
Приглубые берега обѣихъ бухтъ, ровныя глубины по всему пространству бухты и защищенность отъ всѣхъ вѣтровъ, кромѣ западныхъ, дали возможность Севастопольскому



Планъ севастопольскихъ бухтъ.

порту существовать безъ какихъ бы то ни было искусственныхъ волноломовъ или стѣнокъ.

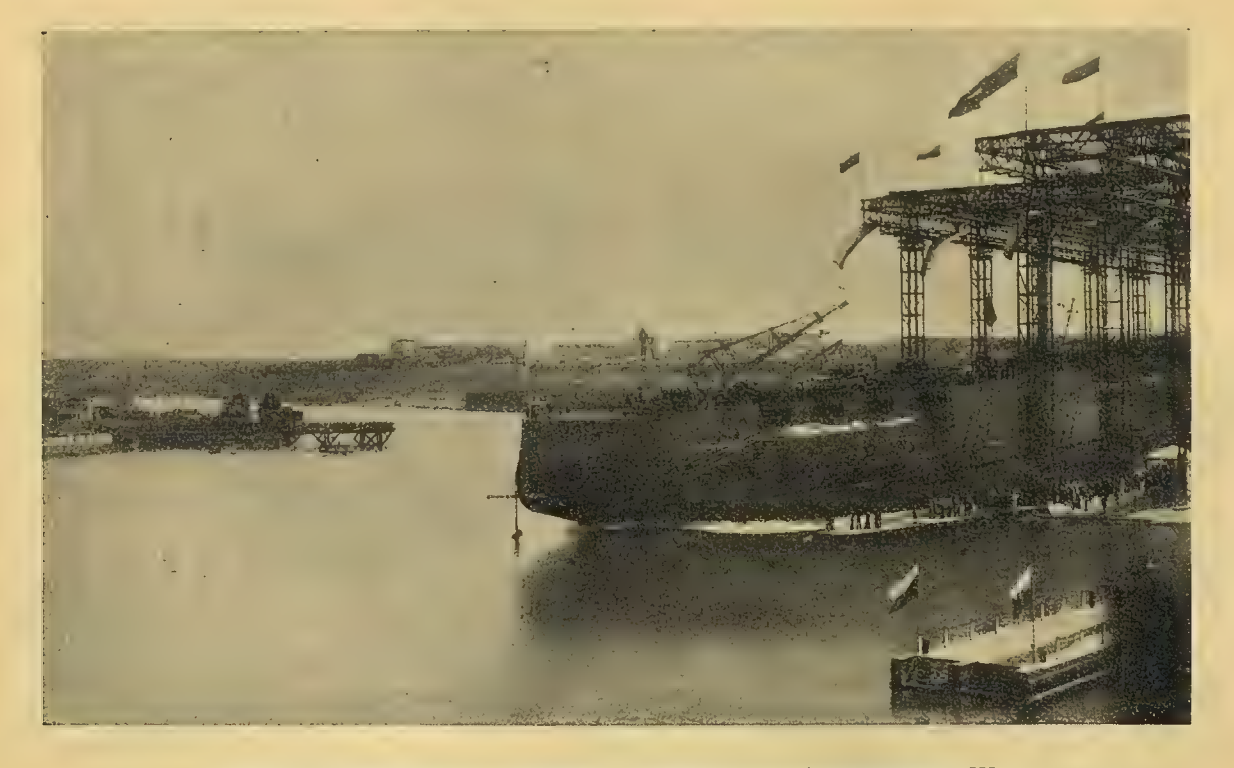
Въ Севастополѣ имѣются два сухихъ дока, три Мортоновыхъ эллинга для подъема миноносцевъ и рядъ мастерскихъ. Казенный судостроительный заводъ, построившій за время своего существованія нѣсколько большихъ военныхъ кораблей, нынѣ болѣе ихъ не строитъ, но мастерскія его обслуживаютъ нужды флота.



Какъ военный портъ, Севастополь защищенъ съ моря крѣпостью.

Торговое значеніе Севастополя незначительно: цѣнность вывоза (1911 г.) равна 1 милліону рублей, ввоза 0,7 милліона, при цѣнности всего оборота внѣшней торговли въ 1,7 милліона рублей. Съ 1914 года торговый портъ переносится въ Стрѣлецкую бухту.

Николаевъ. Николаевъ является вторымъ военнымъ



Спускъ линейнаго корабля „Императоръ Александръ III“.

портомъ Чернаго моря. Портъ расположенъ на лѣвомъ берегу рѣки Бугъ въ 75 километрахъ вверхъ по ея теченію.

Такое расположеніе, очевидно лишаетъ портъ большого значенія, какъ базы для операцій военнаго флота, и Николаевъ является почти исключительно центромъ военнаго судостроенія Чернаго моря. Близость Донского горно-промышленнаго раіона способствуетъ естественному развитію Николаева какъ промышленнаго центра. Въ Николаевѣ расположены слѣдующіе судостроительные заводы:

1. Русское Судостроительное Акц. Об-во, на которомъ сейчасъ строятся 2 лин. корабля и 2 крейсера.

2. Об-во Николаевскихъ зав. и верфей, на которомъ сейчасъ строятся 1 линейный корабль и 4 эскадренныхъ миноносца.

3. Отдѣленіе Невскаго Судостроительнаго и механическаго завода — строитъ 2 эскадренныхъ миноносца и 3 подводныхъ лодки.

4. Отдѣленіе Балтійскаго Судостроительнаго и Механическаго завода — строитъ 3 подводныхъ лодки.

Военный портъ Николаева и Адмиралтейство лежатъ въ предѣлахъ города по берегамъ рѣки Ингула, торговый же помѣстился на южномъ берегу полуострова, образуемаго сліяніемъ Ингула съ Бугомъ.

Оборотъ внѣшней торговли Николаевскаго торговаго порта въ 1911 году равнялся 94 мил. руб., изъ которыхъ 88 мил. приходилось на вывозъ. По каботажной же и рѣчной торговлѣ главное значеніе имѣетъ привозъ. За границу вывозится главнымъ образомъ зерно, въ послѣднее же время возникъ вывозъ предметовъ горнопромышленнаго производства. Общимъ недостаткомъ, какъ военнаго, такъ и торговаго порта Николаева, надо считать зависимость отъ глубины на Очаковскомъ барѣ. Его естествен-

ная глубина въ 4,7 метра совершенно недостаточна для современныхъ судовъ, поэтому еще съ 1828 года черезъ баръ былъ прорытъ каналъ, глубиной въ 5,5 метровъ. Періодически этотъ каналъ искусственно углублялся, и въ настоящее время глубина его достигаетъ уже 7.63 метра, причемъ ведутся работы по дальнѣйшему углубленію его. Помѣху мореплаванію представляетъ также замерзаніе Днѣпровско-Бугскаго лимана, продолжающееся въ среднемъ съ начала декабря до половины марта (около 84 дней).

Херсонъ. Въ томъ же Днѣпровско-Бугскомъ лиманѣ лежитъ второй значительный торговый портъ, Херсонъ, имѣющій нынѣ также нѣкоторое значеніе, какъ судостроительный пунктъ.

Въ немъ, бывшемъ до созданія Николаевскаго военнаго порта, центромъ военнаго судостроенія на Черномъ морѣ (до середины 19-го вѣка), въ послѣдніе годы возникли:

1) Отдѣленіе О-ва Путиловскихъ заводовъ, собирающее на мѣстномъ заводѣ Вадона 1 эскадренный миноносецъ и

2) Компанія Спб. Механическихъ заводовъ, собирающая на томъ же заводѣ Вадона 2 эскадренныхъ миноносца.

Торговое значеніе Херсона послѣ углубленія входныхъ фарватеровъ до 7,2 метровъ (24-хъ футъ) значительно возросло, стоимость заграничнаго экспорта съ 1906 года возросла въ три раза и въ 1911 году достигла цифры въ 54 милліона рублей, при чрезвычайно незначительномъ заграничномъ привозѣ. Каботажная торговля Херсона теперь въ общемъ незначительна. Условія замерзаемости Херсонскаго порта схожи съ Николаевскимъ.

Одесса. Одесскій портъ является исключительно портомъ торговымъ.

Расположенный въ широкой бухтѣ, совершенно открытой съ востока и юго-востока, одесскій портъ потребовалъ

постройки многихъ искусственныхъ защитныхъ сооруженій, чтобы дать возможность судамъ спокойно производить грузовыя операціи.

По торговому значенію Одесса является первымъ портомъ на Черномъ морѣ, а во всей Россіи уступаетъ лишь Петербургу и Ригѣ. Цѣнность ея внѣшняго товарообмѣна характеризуется цифрами (1911 г.): въ 113 милліоновъ рублей для вывоза, въ 61 милліонъ для ввоза и въ 174 милліона рублей для всего оборота внѣшней торговли.

Одесскій портъ является вполнѣ доступнымъ для большихъ морскихъ судовъ. Въ отношеніи замерзаемости этотъ портъ можно считать практически доступнымъ для навигаціи круглый годъ. Въ порту имѣются для этого ледоколы.

Ѳеодосія. Ѳеодосія расположена въ восточной части Крымскаго полуострова и является исключительно торговымъ портомъ съ сравнительно небольшимъ значеніемъ. Онъ ведетъ почти исключительно вывозную внѣшнюю торговлю, которая измѣрялась цифрой вывоза на сумму въ 25 милліоновъ рублей (1911 годъ). Ввозъ въ Ѳеодосію изъ-за границы совершенно ничтоженъ; каботажная торговля Ѳеодосіи также незначительна.

Керчь. Расположенный на Крымскомъ берегу Керчь-Еникальскаго пролива, Керчь является такимъ же ключемъ для Азовскаго моря, какимъ Константинополь является для Чернаго. Въ Керчи имѣется небольшой военный портъ и торговый сравнительно небольшого значенія. Керчь-Еникальскій проливъ довольно мелководенъ, и для обезпеченія судоходства черезъ него, а также и входа въ собственно Керченскую бухту съ ея гаванью существуетъ искусственно углубленный каналъ. Сквозное плаванье по этому каналу доступно для судовъ съ осадкой до 7,3 метра (23½ фута), а входъ въ Керченскій портъ до 6,1 метра (19½ футовъ). Кер-

ченскій портъ зимой замерзаетъ, и сообщеніе его съ Чернымъ моремъ прекращается въ среднемъ на 30 дней. Бываютъ годы, что ледъ въ бухтѣ вовсе не становится.

Новороссійскъ. Самый сѣверный портъ нашего Кавказскаго побережья, до окончанія Армавиро-Туапсинской жел. дороги является единственнымъ портомъ этого района, соединеннымъ съ Имперіей желѣзной дорогой. Портъ расположенъ въ глубинѣ Новороссійской бухты, обладающей прекрасными ровными естественными глубинами (25—32 метра). Однако ни природныя качества бухты, ни искусственныя защитныя сооруженія порта, — молы и пристани не защищаютъ вполнѣ портъ отъ зимнихъ боръ, сильно препятствующихъ навигаціи, нагрузкѣ и выгрузкѣ судовъ. Боры (NO вѣтры) при морозахъ до 20° Ц. вызываютъ обледенѣніе портовыхъ сооруженій, а также самихъ судовъ.

Несмотря на эти серьезныя неудобства Новороссійскъ по внѣшней торговлѣ занимаетъ второе мѣсто на Черномъ морѣ. Оборотъ его внѣшней торговли въ 1911 году достигъ цифры въ 90 милліоновъ рублей, изъ которыхъ 76 милліоновъ рублей приходятся на вывозъ. Главнымъ предметомъ вывоза является зерно, затѣмъ нефть.

Поти. Поти вмѣстѣ съ Батумомъ расположены въ самой южной части нашего Кавказскаго побережья. Торговый портъ лежитъ возлѣ одного изъ рукавовъ рѣки Ріона и въ большой мѣрѣ оборудованъ искусственными портовыми сооруженіями. Вѣтка Закавказской желѣзной дороги соединяетъ Поти съ Тифлисомъ и Баку. Несмотря на это, внѣшняя торговля Поти въ общемъ незначительна и измѣряется цѣнностью вывоза въ 7 милліоновъ рублей при общемъ торговомъ оборотѣ по внѣшней торговлѣ въ $7^1/_2$ милліоновъ рублей. По каботажной торговлѣ Поти играетъ значительно

большую роль, занимая въ этомъ отношенiи среди портовъ Чернаго моря четвертое мѣсто.

Батумъ. Самымъ южнымъ торговымъ портомъ нашего Кавказскаго побережья является Батумъ. Торговое значенiе этого порта, расположеннаго въ открытой бухтѣ и оборудованнаго въ значительной степени искусственными сооруженiями, особенно велико ввиду близости его отъ нефтепромышленнаго раiона, съ которымъ онъ соединенъ какъ Закавказской желѣзной дорогой, такъ и специальнымъ нефтепроводомъ, непосредственно подающимъ нефть изъ Баку.

Значительная внѣшняя вывозная торговля нефтью создаетъ ему цѣнность внѣшняго товарообмѣна въ 48 миллiоновъ рублей, при цѣнности вывоза въ 36 миллiоновъ рублей.

Туапсе. Съ открытiемъ грузового движенiя по Армавиръ-Туапсинской жел. дорогѣ и съ окончанiемъ работъ по возведенiю портовыхъ сооруженiй и этотъ портъ, очевидно, получитъ большое торговое значенiе. Пока же намъ представляется преждевременнымъ приводить свѣдѣнiя о его торговомъ значенiи.

Остальные порта Чернаго моря, не имѣя желѣзнодорожной связи, конечно, не могутъ конкурировать съ вышеописанными въ торговомъ отношенiи. Большинство изъ нихъ имѣетъ искусственныя портовыя сооруженiя. Съ военной точки зрѣнiя эти порта, не имѣющiе связи съ метрополiей, не могутъ имѣть большого значенiя.

Порта Азовскаго моря.

Съ военной точки зрѣнія и порта Азовскаго моря имѣютъ второстепенный интересъ. Мелководье Азовскаго моря не позволяетъ плавать въ немъ большимъ военнымъ судамъ. Положеніе этого моря въ сторонѣ отъ возможныхъ операціонныхъ направленій, какъ нашего такъ и непріятельскаго флотовъ не даетъ возможности предполагать появленія въ этомъ морѣ какихъ бы то ни было крупныхъ боевыхъ силъ.

Порта Азовскаго моря мелководны, почему морскія суда въ большинствѣ случаевъ грузятся не въ нихъ, а на рейдахъ, отстоящихъ отъ своихъ портовъ довольно далеко. Такъ рейдъ Маріуполя отстоитъ отъ порта на 7 морскихъ миль, Таганрогъ на 24 мили, Ростовъ болѣе чѣмъ на 50 миль. Поэтому нагрузка и выгрузка пароходовъ производится посредствомъ особыхъ перегрузочныхъ плавучихъ средствъ.

Въ 1911 году въ милліонахъ рублей.

	Вывозъ.	Ввозъ.	Оборотъ.
Геническъ	14	—	14,0
Бердянскъ	23	—	23,0
Маріуполь	24	1	25,0
Таганрогъ	38	3	41,0
Ростовъ	64	1	65,0
Ейскъ	12	—	12,0
Ахтари	7,5	—	7,5
Темрюкъ	6,5	—	6,5
Всего моремъ	189	5	194

Значеніе моря, какъ по внѣшней, такъ и по той каботажной торговлѣ, которая ведется между его портами, очень велико: приводимая выше таблица показываетъ цѣнность внѣшней торговли торговыхъ пунктовъ Азовскаго моря.

Почти всѣ порты Азовскаго моря являются отпускными вывозящими за границу зерно. Каботажная торговля Азовскаго моря вызываетъ перемѣщеніе грузовъ не меньшее чѣмъ внѣшняя торговля. Главные грузы каботажной торговли горнозаводскіе. Близость Донецкаго угольнаго бассейна и соединеніе съ нимъ желѣзной дорогой создали Маріуполю значеніе главнаго порта, черезъ который идутъ каботажемъ продукты горной промышленности (главнымъ образомъ уголь).

Экономическое значеніе Чернаго моря.

Въ настоящее время, въ 1909 году годичное передви-

Какъ путь международной торговли Черное море извѣстно съ древнѣйшихъ временъ. За 700 лѣтъ до Р. Х. въ Днѣпровско-Бугскомъ лиманѣ существовали уже торговыя колоніи грековъ. Эпоха великаго переселенія народовъ стерла съ лица земли эти колоніи, но путь «изъ варягъ въ греки» не потерялъ своего значенія. Переходъ береговъ Чернаго моря во владѣнія Россіи укрѣпилъ за нимъ значеніе великаго воднаго пути, и торговля Чернаго моря постепенно достигла своихъ современныхъ размѣровъ.

женіе грузовъ по Черному и Азовскому морямъ достигло цифры въ 895 милліоновъ пудовъ, погруженныхъ на суда, и въ 227 милліоновъ пудовъ товара, выгруженныхъ, что въ итогѣ составляетъ 1.122 милліона пудовъ. Изъ нихъ

698 милліоновъ пудовъ составляютъ заграничную торговлю Чернаго моря, остальное — каботажную. Цѣнность товаровъ, вывезенныхъ въ 1911 году изъ Чернаго и Азовскаго морей, исчисляется цифрой въ 631 милліоновъ рублей, что составляетъ 40% отъ всего вывоза Имперіи; ввозъ въ 1911 году оцѣнивался всего 97 милліонами рублей, что составляетъ 8.5% всего ввоза; весь внѣшній товарообмѣнъ измѣрялся въ 1911 году суммой въ 728 милліоновъ рублей, составляя 26% отъ внѣшняго товарообмѣна всей Имперіи.

Итакъ, Черное море ведетъ, главнымъ образомъ, вывозную торговлю, которая вся проходитъ черезъ Босфоръ и Дарданеллы — проливы, находящіеся въ рукахъ Турціи. Ежегодно русскіе товары на сумму около ³/₄ милліарда рублей проходятъ подъ жерлами турецкихъ пушекъ, въ непосредственной отъ нихъ близости, около 100 километровъ пути. Около 40% русскаго заграничнаго вывоза зависитъ отъ факта открытія или закрытія проливовъ. Такова печальная дѣйствительность нашего положенія на южномъ театрѣ.

Каждое, хотя бы и временное закрытіе проливовъ, а таковыхъ за послѣдніе года мы видѣли нѣсколько, самымъ серьезнымъ образомъ отзывается на нашей торговлѣ. И только сильный военный флотъ на Черномъ морѣ можетъ оказать нужное давленіе на сговорчивость Турціи въ моменты, когда она вздумаетъ закрывать проливы.

Наша морская торговля на Черномъ морѣ, къ сожалѣнію, также какъ и на Балтійскомъ, ведется на иностранныхъ судахъ, и лишь ничтожный процентъ товаровъ перевозится на русскихъ судахъ. Въ области внѣшней морской торговли этотъ процентъ опредѣляется лишь 7% отъ вмѣстимости всѣхъ судовъ, въ ней участвующихъ. Каботажная торговля находится въ лучшихъ условіяхъ.

Большимъ каботажемъ, т. е. перевозкой товаровъ между

русскими портами изъ одного моря въ другое, занимаются 92% русскихъ судовъ и всего 8% иностранныхъ; малымъ, т. е. перевозкой по данному морю, занимаются почти исключительно русскія суда.

Русскій торговый флотъ 1-го января 1913 года на Черномъ и Азовскомъ моряхъ состоялъ изъ 431 судна съ механическими двигателями и 891 парусного судна. Всего же 1,322 судна съ чистой вмѣстимостью, равной 281.895 регистровыхъ тоннъ. Это составляетъ около 37% отъ торговаго флота всей Имперіи.

Стоимость торговаго флота на Черномъ морѣ опредѣляется цифрой въ 68.3 милліона рублей.

Значеніе рыбнаго промысла на Черномъ морѣ характеризуется слѣдующими цифрами общаго улова рыбы въ 1911 году:

Производительность . . . 4,2 милліона пудовъ
Доходность . . . . 6,3 милліона рублей.

Число лицъ, занятыхъ промысломъ — 35.000 человѣкъ.

По отношенію ко всему улову рыбы въ Имперіи мы получаемъ: $9^1/_2$% для количества, 6% для доходности и 12% для числа лицъ.

Военное значеніе Чернаго моря.

Военное значеніе Чернаго моря опредѣляется слѣдующими положеніями:

1) При военныхъ дѣйствіяхъ на нашей юго-западной границѣ, владѣніе Чернымъ моремъ обезпечиваетъ нашему противнику правый флангъ стратегическаго развертыванія его арміи и подвозъ необходимыхъ припасовъ и подкрѣпленій

быстрымъ и удобнымъ способомъ. При военныхъ дѣйствіяхъ на нашей Кавказской границѣ владѣніе Чернымъ моремъ имѣетъ еще большее значеніе особенно для нашихъ противниковъ турокъ, у которыхъ Анатолія до сихъ поръ еще не оборудована дорогами.

2) Нашъ безпрепятственный вывозъ черезъ Черное море въ проливы и за границу возможенъ лишь при условіи открытыхъ проливовъ. Радикальное рѣшеніе открытія проливовъ навсегда является исторической задачей Россіи. Рѣшеніе этой задачи возможно лишь при господствѣ на Черномъ морѣ нашего флота.

3) Существующія условія, фактъ владѣнія проливами Турціей, не обезпечиваютъ насъ отъ появленія на Черномъ морѣ непріятельскаго флота. Разсматривая этотъ вопросъ съ точки зрѣнія реальныхъ фактовъ, мы придемъ къ заключенію, что непріятельскій флотъ, оказывая соотвѣтствующее давленіе на Турцію, можетъ получить ея разрѣшеніе на проходъ въ Черное море. Съ точки зрѣнія международныхъ соглашеній и трактатовъ о проливахъ военныя суда непріятеля могутъ пройти въ Черное море, если Турція находится въ это время въ войнѣ съ какой-либо державой.

Для противодѣйствія обѣимъ этимъ возможностямъ для Россіи необходимо имѣть на Черномъ морѣ сильный военный флотъ.

В. Е.

Внѣшняя морская торговля Россіи [1])

Ввозъ и вывозъ.

	Вывозъ.				Ввозъ.			
	1908	1909	1910	1911	1908	1909	1910	1911
	I. Въ милліонахъ рублей.							
Балтійское море .	275	401	437	465	306	297	352	383
Черное и Азовское моря	383	628	628	631	74	74	97	64
Всего по Имперіи	998	1428	1449	1591	913	906	1084	1161
	II. Въ % отъ общаго по Имперіи.							
Балтійское море .	28	28	30	32	33	33	32,5	33
Черное и Азовское моря	38	44	43,5	40	8	8	7,5	8,5
Всего по Имперіи.	100	100	100	100	100	100	100	100

Весь товарообмѣнъ.

	Въ милл. руб.				Въ % отъ общ. по Имп.:			
	1908	1909	1910	1911	1908	1909	1910	1911
Балтійское море .	581	698	789	848	30	30	31	31
Черное и Азовское моря	457	702	711	728	24	30	28	26
Всего по Имперіи.	1911	2334	2533	2752	100	100	100	100

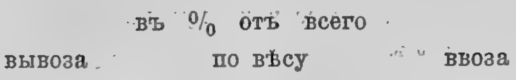
[1]) Заграничная торговля Финляндіи не включена въ эту таблицу.

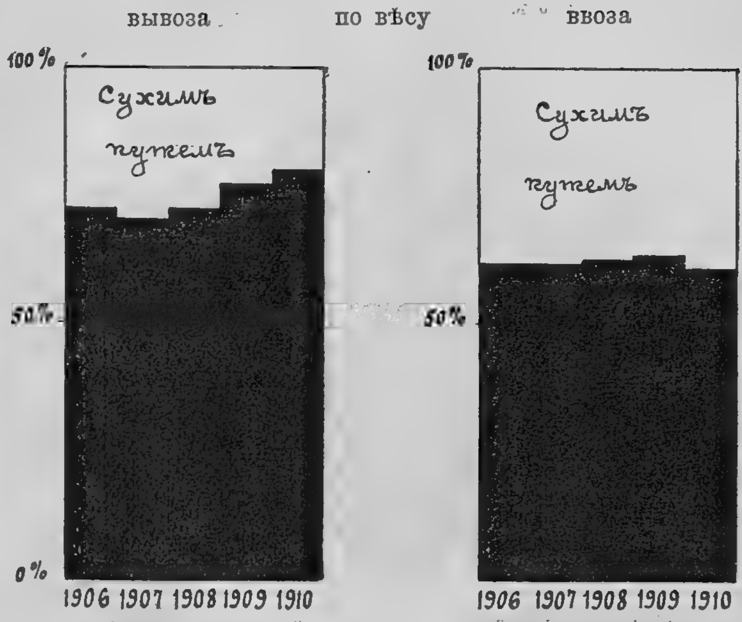
Таблица кратчайшихъ морскихъ путей по Черному и Азовскому морямъ.

Въ морскихъ миляхъ.

	Херсонъ.	Николаевъ.	Одесса.	Константинополь.	Батумъ.	Поти.	Новороссійскъ.	Керчь-Еникале.	Θеодосія.	Маріуполь.	Таганрогъ.	Ростовъ.
Севастополь . . .	215	203	86	298	412	399	211	173	117	290	340	379
Херсонъ	—	65	165	412	617	604	413	376	320	493	543	582
Николаевъ	—	—	74	403	605	592	401	364	308	481	531	570
Одесса	—	—	—	352	563	550	360	328	270	445	495	534
Константинополь.	—	—	—	—	582	579	455	432	380	549	599	638
Батумъ	—	—	—	—	—	30	249	318	338	435	485	524
Поти	—	—	—	—	—	—	228	296	318	413	463	502
Новороссійскъ . .	—	—	—	—	—	—	—	80	110	197	247	286
Керчь-Еникалле .	—	—	—	—	—	—	—	—	65	117	167	206
Θеодосія	—	—	—	—	—	—	—	—	—	182	232	271
Маріуполь	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	105	100
Таганрогъ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	40

Моремъ идетъ

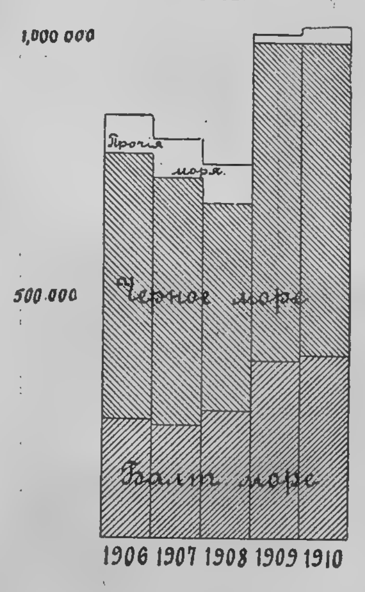


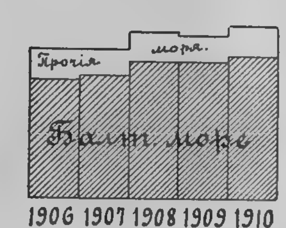


Морская внѣшняя торговля Россіи.

(Въ тысячахъ пудовъ.)

Вывозъ. Ввозъ.

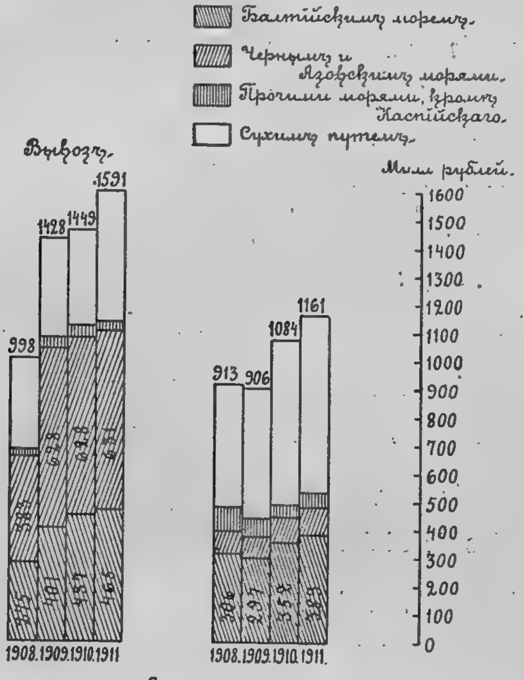




(Заграничная торговля Финляндіи не включена въ графикъ.)

Морская внѣшняя торговля Россіи.

(Въ милліонахъ рублей.)



Заграничная торговля Финляндіи не включена въ эту таблицу.

Составлено по матеріаламъ

Изданія Морского Министерства:

1. Руководство для плаванія Балтійскимъ моремъ.
2. Лоція Чернаго и Азовскаго морей, 1903 г.
3. Карты Главнаго Гидрографическаго Управленія.

Изданія Министерства Торговли и Промышленности:

4. Приморскіе торговые порты Европейской Россіи 1908 г.
5. Русскій торговый флотъ 1913 года.

Изданія Центральнаго Статистическаго Комитета М. В. Д.:

6. Статистическій ежегодникъ Россіи, 1912 года.

Изданія Министерства Финансовъ:

7. Ежегодникъ Министерства Финансовъ, 1913 года.

Изданія Финляндскаго Географическаго Общества:

8. Atlas de Finlande, 1910.

Частныя изданія:

9. Международный ежегодникъ, справочникъ для общественныхъ дѣятелей, 1913 года.
10. Статистическій ежегодникъ Совѣта Съѣздовъ представителей промышленности и торговли, 1912 г.
11. Justus Pertes, See Atlas.

Списокъ нѣкоторыхъ главнѣйшихъ заводовъ Россіи, работающихъ для военнаго судостроенія [1]).

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

1. *Балтійскій судостроительный и механическій заводъ:* $32^1/_2$ десятины земли, 21 мастерская, 4 стапеля, длиной: 1) 669 футъ, 2) 682 фута, 3) 346 футъ и 4) 300 футъ. Кромѣ судостроительнаго отдѣла имѣетъ механическій, изготовляющій всѣ механизмы для военныхъ судовъ: тюрбины, вспомогательные механизмы и котлы. Мастеровыхъ болѣе 5.000 человѣкъ. Производительность за истекшій годъ около $25^1/_2$ милліоновъ рублей.

2. *Путиловская верфь:* 75 десятинъ земли, 3 версты береговой линіи, 11 мастерскихъ и иныхъ зданій, площадь, занятая ими, 10.912 кв. саженъ, 1 эллингъ для большихъ судовъ, длиной свыше 800 футъ, 4 стапеля для миноносцевъ. Тюрбинная мастерская можетъ ежегодно выпускать полное число механизмовъ для 1 линейнаго корабля, 1 малаго крейсера и 2-хъ миноносцевъ. Общая производительность по судостроенію около 10.000 тоннъ металла въ годъ. При пускѣ работы полнымъ ходомъ мастеровыхъ 6.000 человѣкъ.

3. *Путиловскій заводъ.* Имѣетъ судостроительный от-

---

1) Свѣдѣнія любезно доставлены заводами составителямъ.

дѣлъ, который подлежитъ упраздненію по мѣрѣ расширенія Путиловской верфи. 2 стапеля для миноносцевъ. Изготовляетъ орудія, снаряды, станки и башенныя установки.

4. *С.-П.-Б. Металлическій заводъ и Усть-Ижорская верфь.* 43 десятины земли, 33 мастерскихъ, площадь, занятая ими, 13.480 кв. саженъ, 4 стапеля для миноносцевъ длиною до 420 футъ, шириною до 50 футъ. Артиллерійскій отдѣлъ Металлическаго завода изготовляетъ башенныя установки, станки и минное вооруженіе. Производительность завода 12—15 милліоновъ рублей въ годъ. Мастеровыхъ 5.500 человѣкъ.

5. *Невскій судостроительный и механическій заводъ.* Около 36 десятинъ земли, 21 мастерская, 9 стапелей (два длиною 403 фута, шесть длиною 235 футъ и одинъ длиною 164 фута). Заводъ можетъ строить суда до 400 футъ длиной и до 60 футъ шириной. Мастеровыхъ 3.100 человѣкъ.

6. *Ижорскій заводъ.* Площадь земли 109 десятинъ, 16 мастерскихъ, 11 вспомогательныхъ мастерскихъ. Главная отрасль производства — броня для судовъ флота. Затѣмъ — судостроительная и сортовая сталь. Кромѣ того заводъ изготовляетъ цѣльнотянутыя трубы, мѣдныя гильзы и футляры. Судостроительная мастерская строитъ небольшіе пароходы, катера и баржи.

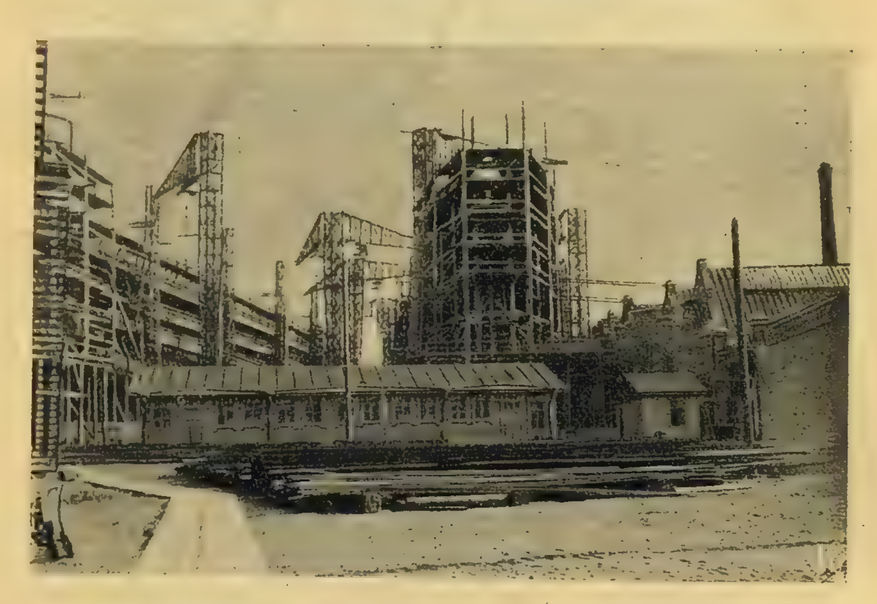
7. *Франко-Русскій заводъ* (бывш. Берда). 1) Машиностроительный заводъ изготовляетъ полные судовые механизмы для военныхъ кораблей всѣхъ размѣровъ, тюрбинные двигатели, вспомогательные механизмы, котлы и прочее.

2) Мѣднопрокатный заводъ — мѣдныя трубы, листы, сплавы и прочее.

Занимая 3.000 человѣкъ рабочихъ, заводы могутъ ежегодно выпускать механизмы для 1 линейнаго корабля и нѣсколькихъ миноносцевъ.



Наборъ бр. кр. „Измаилъ“ на Балтійскомъ заводѣ.



Бр. кр. „Измаилъ“ и „Кинбурнъ“ на открытыхъ стапеляхъ Балтійскаго завода.

8. *Машиностроительный заводъ Людвигъ Нобель.* Изготовляетъ судовые двигатели Дизеля различной мощности. Уже изготовлялъ двигатели въ 500 дѣйствительныхъ лошадиныхъ силъ. Изготовляетъ до 1.320 лошадиныхъ силъ.

РЕВЕЛЬ.

1. *Судостроительное акціонерное общество «Поблесснеръ».* Площадь земли около 8 десятинъ. Мастерскихъ 5. Взамѣнъ обыкновенныхъ стапелей имѣется Мортоновъ эллингъ, разсчитанный на постройку судовъ со спуска вѣсомъ до 2.000 тоннъ. Одновременно можетъ строить 13 судовъ такого тоннажа. Рабочихъ около 600 человѣкъ.

2. *Русско-Балтійское судостроительное и механическое акціонерное общество.* Площадь земли около 85 десятинъ (ихъ нихъ 50 подъ заводомъ, а 35 подъ колоніей для служащихъ). Два стапеля для судовъ въ 825 футъ длиной, шесть малыхъ стапелей для судовъ до 3.500 тоннъ. Двѣнадцать мастерскихъ площадью 44.500 кв. метровъ. Заводъ разсчитанъ на одновременную постройку въ теченіе 4-хъ лѣтъ двухъ линейныхъ кораблей до 60.000 тоннъ водоизмѣщенія, двухъ легкихъ крейсеровъ до 10.000 тоннъ и двѣнадцати миноносцевъ до 3.500 тоннъ, съ ихъ механизмами. Общее число мастеровыхъ на заводѣ около 3.000 человѣкъ.

3. *Ревельскій судостроительный заводъ акціонернаго общества металлургическихъ, механическихъ и судостроительныхъ заводовъ «Бекеръ и К°».* Площадь земли около 33 десятинъ. Два стапеля для судовъ въ 250 метровъ длиной, одинъ стапель для судовъ до 4.000 тоннъ водоизмѣщенія, четыре стапеля для миноносцевъ, два стапеля для буксировъ и малыхъ судовъ. Семь мастерскихъ. Заводъ проектированъ для постройки военныхъ кораблей любого водоизмѣще-

нія, коммерческихъ судовъ, доковъ, котловъ, судовыхъ механизмовъ, тюрбинъ и всякаго рода двигателей. Въ настоящее время имѣетъ заказы на 5 миноносцевъ по 1.350 тоннъ, 6 буксирныхъ пароходовъ по 1.000 тоннъ, 2 ледокола по 2.000 тоннъ и 6 баржъ. Заводъ пользуется техническимъ содѣйствіемъ заводовъ Augustin Normand и Forges et Chantiers de la Mediterranée.

ГЕЛЬСИНГФОРСЪ.

1. *Сандвикскій корабельный докъ и механическій заводъ.* Сухой докъ длиною 350 футъ, шириной 56 футъ и глубиной $18^1/_2$ футъ. Имѣются 2 Мортоновыхъ элинга (для судовъ въ 1.500 тоннъ и въ 500 тоннъ водоизмѣщенія), которые служатъ для спуска вновь отстроенныхъ судовъ и для подъема ремонтирующихся. Можетъ строить суда до 2.000 тоннъ водоизмѣщенія паровыя и съ двигателями внутренняго сгоранія, паровые механизмы и котлы. Производительность завода въ годъ около 1 милліона рублей. Мастеровыхъ до 1.000 человѣкъ.

Единицы мѣры и таблицы для перевода.

1 метръ = 1 : 10.000.000 четверти земного меридіана, или кратчайшаго разстоянія отъ полюса до экватора.

Длина этого разстоянія 90° = 90.60 = 5400 минутъ широты или морскихъ миль.

1 морская миля = 10.000.000 : 5400 = 1852 метрамъ.

1 кабельтовъ = 1/10 морск. мили = 185 метрамъ.

1 англійская (морская) сажень = 6 англійскимъ футамъ = 1,8288 метрамъ.

Таблица перевода англійскихъ футовъ въ метры и обратно.

1 ф. = 0,3048 м., 1 м. = 3,2809 ф.

Футы.

Единицы / Десятки	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
	М.	М.	М.	М.	М.	М.	М.	М.	М.	М.
0	0,000	0,305	0,610	0,914	1,219	1,524	1,829	2,134	2,438	2,743
10	3,048	3,353	3,658	3,962	4,267	4,572	4,877	5,182	5,486	5,791
20	6,096	6,401	6,705	7,010	7,315	7,620	7,925	8,229	8,534	8,839
30	9,144	9,449	9,753	10,058	10,363	10,668	10,973	11,277	11,582	11,887
40	12,192	12,497	12,801	13,106	13,411	13,716	14,020	14,325	14,630	14,935
50	15,240	15,544	15,849	16,154	16,459	16,764	17,068	17,373	17,678	17,983
60	18,288	18,592	18,897	19,202	19,507	19,812	20,116	20,421	20,726	21,031
70	21,336	21,640	21,945	22,250	22,555	22,860	23,164	23,469	23,774	24,079
80	24,384	24,688	24,993	25,298	25,603	25,907	26,212	26,517	26,822	27,127
90	27,431	27,736	28,041	28,346	28,651	28,955	29,260	29,565	29,870	30,175

Таблица перевода англійскихъ саженей въ метры и обратно.

1 англ. саж. = 1,8288 м., 1 м. = 0,5468 англ. саж.

Сажени.

Единицы / Десятки	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
	М.	М.	М.	М.	М.	М.	М.	М.	М.	М.
0	0,00	1,83	3,66	5,49	7,32	9,14	10,97	12,80	14,63	16,46
10	18,29	20,12	21,95	23,77	25,60	27,43	29,26	31,09	32,92	34,75
20	36,57	38,40	40,23	42,06	43,89	45,72	47,55	49,38	51,21	53,03
30	54,86	56,69	58,52	60,35	62,18	64,01	65,84	67,66	69,49	71,32
40	73,15	74,98	76,81	78,64	80,47	82,29	84,12	85,95	87,78	89,61
50	91,44	93,27	95,10	96,92	98,75	100,58	102,41	104,24	106,07	107,90
60	109,73	111,55	113,38	115,21	117,04	118,87	120,70	122,53	124,36	126,18
70	128,01	129,84	131,67	133,50	135,36	137,16	138,99	140,82	142,64	144,47
80	146,30	148,13	149,96	151,79	153,62	155,45	157,27	159,10	160,93	162,76
90	164,59	166,42	168,25	170,08	171,90	173,73	175,56	177,39	179,22	181,05

Таблица перевода морскихъ миль въ километры и обратно.

1 морск. миля = 1,852 клм., 1 клм. = 0,540 морскихъ миль.

Морскія мили.

Единицы / Десятки	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
	Клм.	Клм.	Клм.	Клм.	Клм.	Клм.	Клм.	Клм.	Клм.	Клм.
0	0,00	1,85	3,70	5,56	7,41	9,26	11,11	12,96	14,81	16,67
10	18,52	20,37	22,22	24,07	25,93	27,78	29,63	31,48	33,33	35,19
20	37,04	38,89	40,74	42,59	44,44	46,30	48,15	50,00	51,85	53,70
30	55,56	57,41	59,26	61,11	62,96	64,82	66,67	68,52	70,37	72,22
40	74,07	75,93	77,78	79,63	81,48	83,33	85,19	87,04	88.89	90,74
50	92,59	94,44	96.30	98,15	100,00	101,85	103,70	105,56	107,41	109,26
60	111,11	112,96	114,81	116,67	118,52	120,37	122,22	124,07	125,93	127,78
70	129,63	131,48	133,33	135,19	137,04	138,89	140,74	142,59	144,45	146,30
80	148,15	150,00	151,85	153,70	155,56	157,41	159,26	161,11	162,96	164,82
90	166,67	168,52	170,37	172,22	174,07	175,93	177,78	179,63	181,48	183,33

1 километръ = 1000 метр.
1 верста = 1067 метр.
1 (сухоп.) саж. = 2,134 метр.



Долгота отъ Гринвича
Торнео
Улеаборгъ
Брагестадъ
Гамла-Карлебю
Якобстадъ
Ню-Карлебю
Николайстадъ
Кристинестадъ
Финляндія.
Бьернеборгъ
Раумо
Нюстадъ
Або
Экенесъ
Ловиза
Котка
Выборгъ
о. Гогландъ
о. Лавенсари
о. Тютерсъ
о. Сескаръ
о. Котлинъ
Нарвская губа
Лужская губа
Нарва
Ревель
о. Наргенъ
о. Оденсхольмъ
Гапсаль
Эстляндія
м. Дагерортъ
Даго
Перновъ
о. Кюно
о. Руно
м. Домеснесъ
Виндава
Курляндія
Рига
Лифляндія
Либава
Полангенъ
о. Готландъ
Стокгольмъ
Ботническій Заливъ
Швеція
Балтійское м.


Николаевъ
Херсонъ
Очаковъ
Одесса
Аккерманъ
Скадовскъ
Тендровская коса
Каркинитскій з.
Измаилъ
Килія
м. Тарханъ кутъ
Евпаторія
м. Лукулъ
м. Херсонесъ
Севастополь
м. Ай-тодоръ
м. Сарычъ
Геническъ
Феодосія
Керчь
Азовское м.
Маріуполь
Бердянскъ
Ейскъ
Таганрогъ
Ростовъ
Ахтари
Темрюкъ
Керченскій проливъ
Новороссійскъ
Геленджикъ
Джубга
Туапсе
Кюстендже
Варна
м. Калиакра
Бургасъ
Инада
Босфоръ
Константинополь
Мраморное море
Черное м.
Анатолія
Гагры
Сухумъ
Очемчиры
Поти
Батумъ
Трапезундъ
Самсунъ
Синопъ
0° отъ 36° Гринвича

